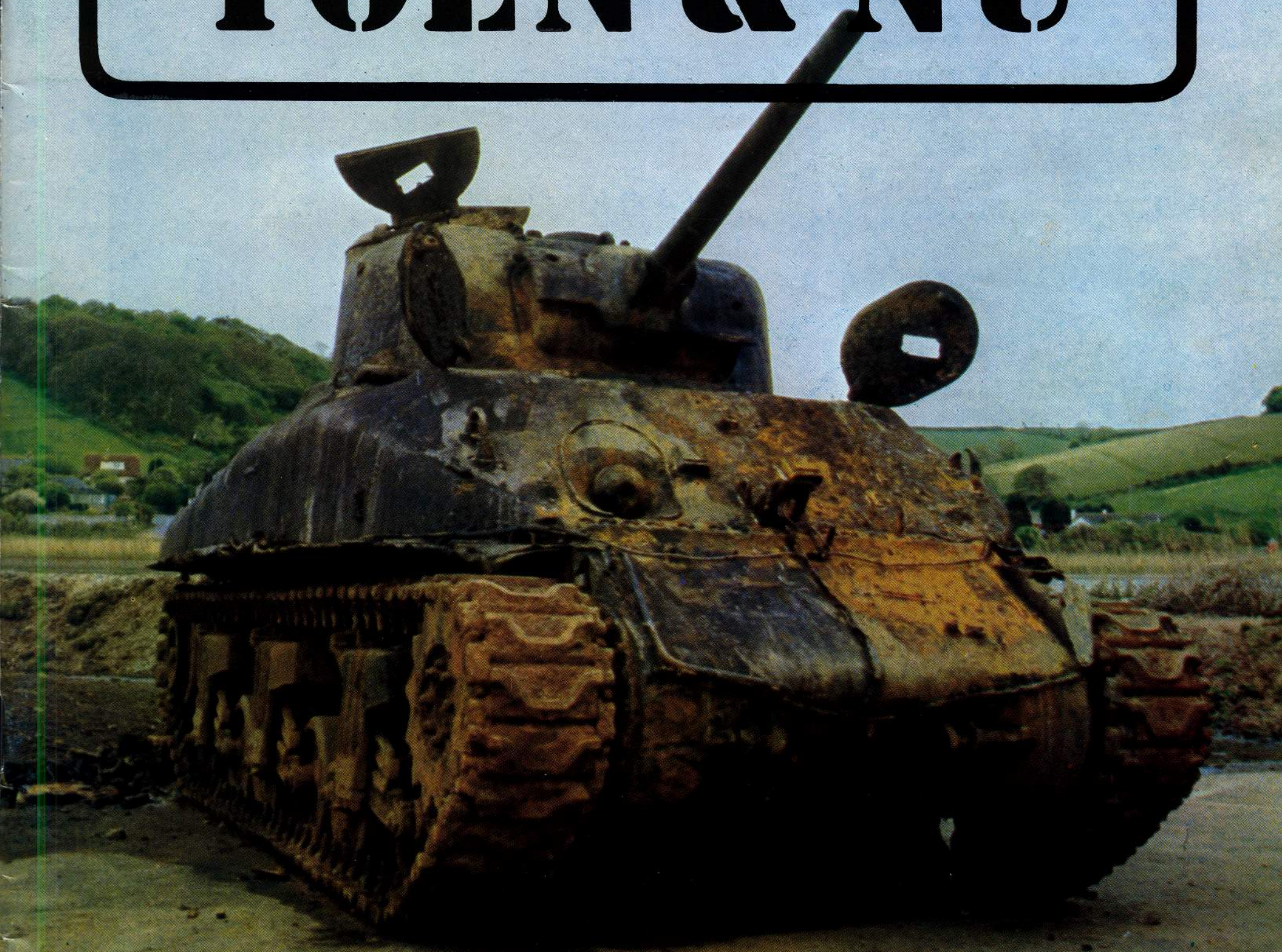


**NUMMER 45**

# **'40 ~ '45 TOEN & NU**



**EEN EXECUTIE OP D-DAY**

**DE TANK DIE D-DAY MISLIEP**

**TELEMARK OPNIEUW UITGEVOERD**

**PRIJS**

**f 6,50**

**B.FR. 125**



# '40~'45 TOEN & NU

## NUMMER 45

**Redactie Winston G. Ramsey**

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd. 3 New Plaistow Road, Stratford Londen E 154 JA.

**Voor Nederland:** Uitgeverij Quo Vadis, F.C. Kuiperstraat 9, 3761 EG Soest. Telefoon: 02155-18641.

**Abonnementen:** Nederland f 23,50 (incl. 5% BTW).

Buitenland f 27,75. Verschijnt per kwartaal.

Verkoopprijs Nederland f 6,50, België Bfrs 125. Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd tenzij binnen twee maanden vóór de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

Bestellingen van eerder verschenen uitgaven door storting of overmaking van het verschuldigde bedrag op postgirorekening 2186924 of banknummer ABN 55.36.12.875 van uitgeverij Quo Vadis in Soest of (aanzienlijk sneller) door toezending van een ondertekende bank- of girobetaalcheque met vermelding van de uitgaven die men wenst te ontvangen. Vermeerder het bedrag met f 3.-- per bestelling voor bijdragen in de porti.

**Advertenties:** tarieven op aanvraag.

**Druk:** Atlas/Soest

**Verkoop/distributie:** Betapress b.v. Gilze

### Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zondervoorafgaande toestemming van de uitgever.

### INHOUD NUMMER 45

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| <b>Telemark Opnieuw Uitgevoerd</b>         | 1  |
| Operatie Freshman                          | 4  |
| Oefening Zwaar Water                       | 6  |
| <b>Oorlogsfilm</b>                         |    |
| De Helden van Telemark                     | 13 |
| <b>Wrakkenberg</b>                         |    |
| De tank die D-Day misliep                  | 19 |
| <b>Het gebeurde Hier</b>                   |    |
| Ordensburg Vogelsang                       | 33 |
| <b>Preservering</b>                        |    |
| Onderzoek naar de toestand van USS Arizona | 39 |
| <b>Misdaad in WO II</b>                    |    |
| Een executie op D-Day                      | 44 |

**Voorplaat:** De Sherman die D-Day misliep. Eens behorend tot de sterkte van de A compagnie van het Amerikaans 70e Tankbataljon, is deze Duplex Drive (DD) voor de kust van de voormalige Slapton Assault Area uit zee opgevoerd om te dienen als een monument voor al diegenen die in dit gebied tijdens de oefeningen ten behoeve van D-Day, het leven verloren (Steve Casely)

**Middenpagina's:** De herdenking van D-Day 40 jaar later. De ceremonie van de overwinnaars op 6 juni 1984 op Utah Beach - de voorgenomen landingsplaats van de Slapton Sherman. (Copyright Fox/Keystone)

**Achterplaat:** Ordensburg Vogelsang. Nationaal-Socialistisch beeldhouwwerk bij de Führerschule, thans een oefencentrum van de Navo. Op het monument stond oorspronkelijk de volgende tekst: Ihr seid die Fackelträger der Nation. Ihr trägt das Licht des Geistes voran der Kämpfe für den Führer.



**De zwaar water fabriek te Vermork, 121 km ten westen van Oslo, die het doelwit vormde voor drie operaties - in 1943 tijdens de oorlog, in 1964 tijdens de filmopnamen en in 1983 tijdens een oefening van het Britse Korps Mariniers. Foto gemaakt in 1964, gedurende de voorbereidingen van Heroes of Telemark.**

In Toen en Nu nr. 41 werd de geschiedenis beschreven van het kernonderzoek en de productie van de atoombommen alsmede van de voorbereiding tot en het afwerpen van deze bommen boven Japan. Wij nemen onze lezers nu mee terug naar 1942... naar een tijd voordat deze wapens bestonden; voordat zelfs de instrumenten waren ontworpen voor de vervaardiging van het materiaal om de bommen te fabriceren, laat staan ze te construeren. Ja zelfs het besluit om wel of niet miljoenen te steken in wat niet meer was dan een theorie, was nog niet genomen. Daarom vloog in juni van dat jaar Winston Churchill naar president Roosevelt. Bovenaan op de agenda stond de vraag te beslissen om al of niet door te gaan. 'Beiden waren wij ons pijnlijk bewust van het gevaar niets te doen,' schreef Churchill. 'Wij wisten welke inspanningen de Duitsers zich getroostten om voorraden "zwaar water" aan te leggen - een sinistere term, beangstigend en onnatuurlijk, die binnensloop in onze geheime documenten. Wat zou er gebeuren indien de vijand eerder dan wij een atoombom had!' Zwaar water, bijna geheel bestaand uit deuteriumoxide, is voor wat betreft zijn absorptie-eigenschappen met betrekking tot neutronen, verwant aan grafiet. Nieuws omtrent de toegenomen productie ervan in de Norsk Hydro Elektrisk Fabriek in Vermork bij Rjukan in het centrale gedeelte van zuidelijk Noorwegen (waar surplus energie routinematig was gebruikt om natuurlijk water met behulp van elektriciteit te onttelen en aldus in het residu een concentraat achter te laten van zwaar water) betekende slechts één ding voor de geallieerde geleerden: hun Duitse tegenhangers waren

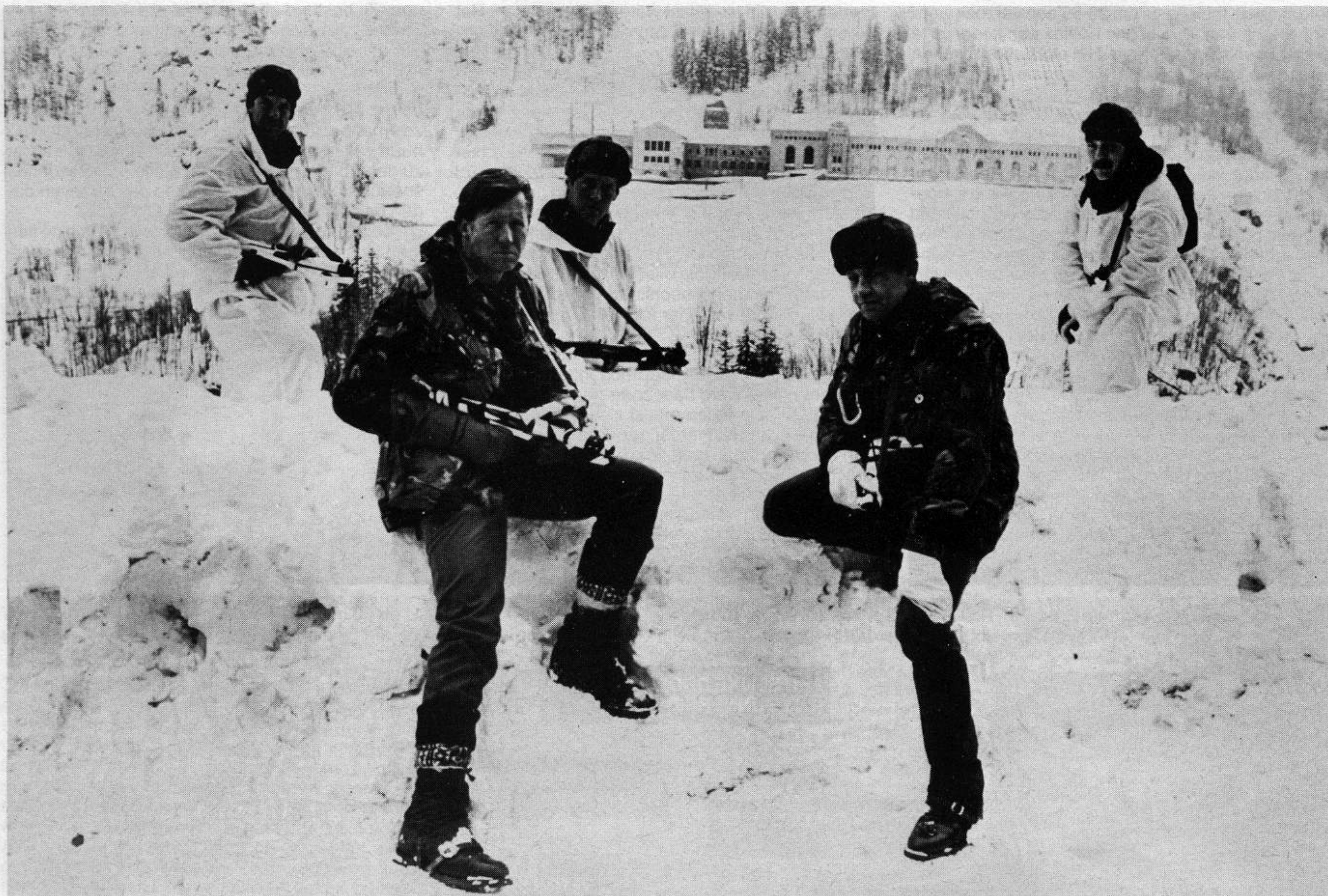
bezig voorbereidingen te treffen tot het produceren van een atoombom.

Leif Tronstat, hoogleraar natuurkunde in Trondheim was de bron van de waarschuwing en toen professor R.V. Jones van de Britse Wetenschappelijke Inlichtingendienst, meer informatie vroeg, wilde Tronstat de zekerheid hebben dat het Britse belang oprecht was en geen commerciële bijbedoelingen had. 'Per slot van rekening,' vervolgde zijn boodschap, 'dient men te beseffen dat bloed dikker is dan zwaar water!' Voldoende gerustgesteld, slaagde de professor in de herfst van 1941 erin Engeland te bereiken waar hij rapporteerde dat Karl Wirtz van het Kaiser Wilhelm Instituut de fabriek, de belangrijkste producent van zwaar water in Europa, had geïnspecteerd, waarna de Duitsers een contract hadden bedongen voor de levering van 1500 kilogram.

Een Noorse verzetsstrijder en oorspronkelijk inwoner van Rjukan, Einar Skinnarland, was in maart al per parachute geland om uit te vinden hoe ver de Duitsers reeds gevorderd waren. Op grond van de informatie die hij naar Engeland doorgaf, werd een van de stoutmoedigste sabotage acties uitgevoerd die in de Tweede Wereldoorlog waren uitgedacht - Operatie Gunnerside - die culmineerde in een succesvolle aanval op de fabriek in de nacht van 27 op 28 februari 1943.

Precies 40 jaar later voerden commando's van het Britse Korps Mariniers, onder wie vele veteranen uit de Falklandoorlog van 1982, de actie opnieuw uit onder de naam 'Oefening Zwaar Water'. De groep werd geleid door luitenant-kolonel Ivar Hellberg, O.B.E. Dit is zijn verhaal.





# Telemark Opnieuw Uitgevoerd

door luitenant-kolonel Ivar Hellberg, O.B.E.

Het begon allemaal in maart 1942, toen een eenzame parachutist werd gedropt om de fabriek te verkennen. In de nacht van 18 op 19 oktober van dat zelfde jaar, werden vier Noren (Knut Haugland, Claus Helberg (geen familie), Arne Kjelstrup en Jens Poulsson) neergelaten in de buurt van het Songameer, ongeveer 80 kilometer ten westen van Rjukan. De groep, die de code-naam GROUSE had gekregen, had tot taak voorbereidingen te treffen voor de sabotage operatie en radiocontact te onderhouden met Engeland om alle informatie te verzamelen over de productie van zwaar water.

De GROUSE groep moest een zwaar karwei verrichten om haar te voren beraamde basis in Dandvatn even ten noorden van Vermork te bereiken. De vier mannen moesten gedurende de komende twee weken verscheidene malen op en neer om hun voorraden elke dag een paar kilometer te kunnen verplaatsen en het duurde tot 6 november voordat zij eindelijk hun plaats van bestemming bereikten. Ondertussen had Headquarters Combined Operations opdracht gegeven aan generaal-majoor Frederick 'Boy' Browning, commandant van de Para- en luchtlandingstroepen, en kolonel Sir Nigel Norman, commandant van de pas opgerichte No. 38 Wing waarvan de vliegtuigen als trekkers moesten fungeren voor de zweefvliegtuigen, een plan uit te werken voor het vernietigen van de installatie. Na diverse mogelijkheden onder ogen te hebben gezien, werd de beslissing genomen om hiervoor troepen te gebruiken die per zweefvliegtuig zouden worden aangevoerd - de eerste maal in de Tweede Wereldoorlog dat een dergelijke operatie werd ondernomen door Britse luchtlandingstroepen. De 9e Genieveld- en de 261e Genieparkcompagnie van de Royal Engineers, die beide als luchtlandingseenheden konden worden ingezet, werden aangezocht vrijwilligers te leveren. Hieruit werden twee parties geselecteerd, elk bestaande uit een officier (respectievelijk 1e luitenant David Methven en 1e luitenant

Alex Allen), een sergeant, 13 overigen en twee zweefvlieg-piloten. De parties werden onder de grootste geheimhouding tezamen gebracht en als dekmantel werd het verhaal in de wereld gebracht dat zij aan het trainen waren voor een wedstrijd met een Amerikaanse genie-eenheid om de 'Washington Cup', een trofee die natuurlijk niet bestond.

De Halifax was het enige vliegtuig dat geschikt was om een zweefvliegtuig van het type Horsa over de vereiste afstand van bijna 1000 km te trekken, hierbij inbegrepen een vlucht boven zee van bijna 500 km. De twee bemanningen waren uitgekozen om daarin ook leden op te nemen afkomstig uit de Britse dominions. Commandant van het eerste toestel dat een zweefvliegtuig op sleeptouw had, was de majoor-vlieger A.B. Wilkinson van het 295e Squadron van de RAF. Het zweefvliegtuig werd gevlogen door sergeant-majoor Malcolm Strathdee en sergeant Peter Doig, beiden van het 1e Glider Pilot Regiment. De tweede Halifax, met een zevenkoppige bemanning onder kapitein-vlieger Arthur Parkinson van 297 Squadron van de Royal Canadian Air Force, sleepte de tweede Horsa met de 2e luitenant-vlieger Norman Davies en sergeant Herbert Fraser als piloten, allebei van de Royal Australian Air Force. Elk zweefvliegtuig had een party aan boord die geheel in eigen behoeften kon voorzien en die in staat was de operatie afzonderlijk uit te voeren. Deze duplicering werd met het oog op het onherbergzame gebied als eerste vereiste beschouwd. De leden van de parties droegen onder

hun uniform burgerkleding om hun ontsnapping na de operatie te vergemakkelijken. Gewonden moest morfine worden gegeven en vervolgens moesten ze worden achtergelaten.

De Halifax-toestellen waren uitgerust met de nieuwe Rebecca-Eureka radar apparatuur. De Rebecca set bleef in het vliegtuig, terwijl de Eureka set in het bezit was van Noorse agenten, met het doel deze te installeren bij de voorgestelde landingszone bij het Mösmeer. De codenaam van de operatie was FRESHMAN.

Op 17 november 1942 ging de hele ploeg naar de luchtmachtbasis Skitten, een bijveld van Wick in Schotland. De langere startbaan op Skitten zou het opstijgen veiliger maken. De operatie zou beginnen in de nacht van 19 op 20 november. Hoewel de weersvoorspelling niet ideaal was, werd deze voor de tijd van het jaar redelijk geacht. Daarbij gold de overweging dat tijdens de rest van de periode van afnemende maan, essentieel voor een veilige landing, een verdere verslechtering zou optreden. (Een verkenningsvlucht was de nacht te voren uitgevoerd, onder de dekmantel van een raid om pamfletten uit te werpen boven Oslo. Niet meer dan een vliegtuig was toen boven het operatiegebied doorgedrongen).

Majoor-vlieger Wilkinson in de Halifax 'A' van Apple steeg op om 17.50 uur, twintig minuten later gevolgd door kapitein-vlieger Parkinson met 'B' van Baker. Niets werd van de toestellen vernomen

**Helden van vandaag in een historische achtergrond. Precies veertig jaar na de raid, deden de Britse Mariniers nog eens over wat naar beweerd wordt de belangrijkste geheime operatie van de gehele oorlog is geweest. Iedere deelnemer aan de oefening Zwaar Water in februari 1983, had in verschillende functies deelgenomen aan de Falklandoorlog, een jaar tevoren. Op de voorgrond majoor Terry Knot, M.C. en luitenant-kolonel Ivar Hellberg, O.B.E., de auteur van ons verhaal. Achter hen, in het midden, majoor Roddy MacDonald, M.B.E. Het feitelijke zwaar water gebouw, overleefde de explosie, maar raakte in onbruik in de jaren zeventig. In augustus 1977 werd het tenslotte opgeblazen. Thans is er nog slechts de hydro-electrische centrale.**



totdat op de thuisbasis om 23.55 een verzoek werd ontvangen van Parkinsons Halifax een koers uit te zetten voor de retourvlucht. Het plotstation rekende uit dat de positie van zijn vliegtuig op dat moment boven de Noordzee was, welk peiling hem werd doorgeseind, waarna verder niets meer van dit vliegtuig werd vernomen.

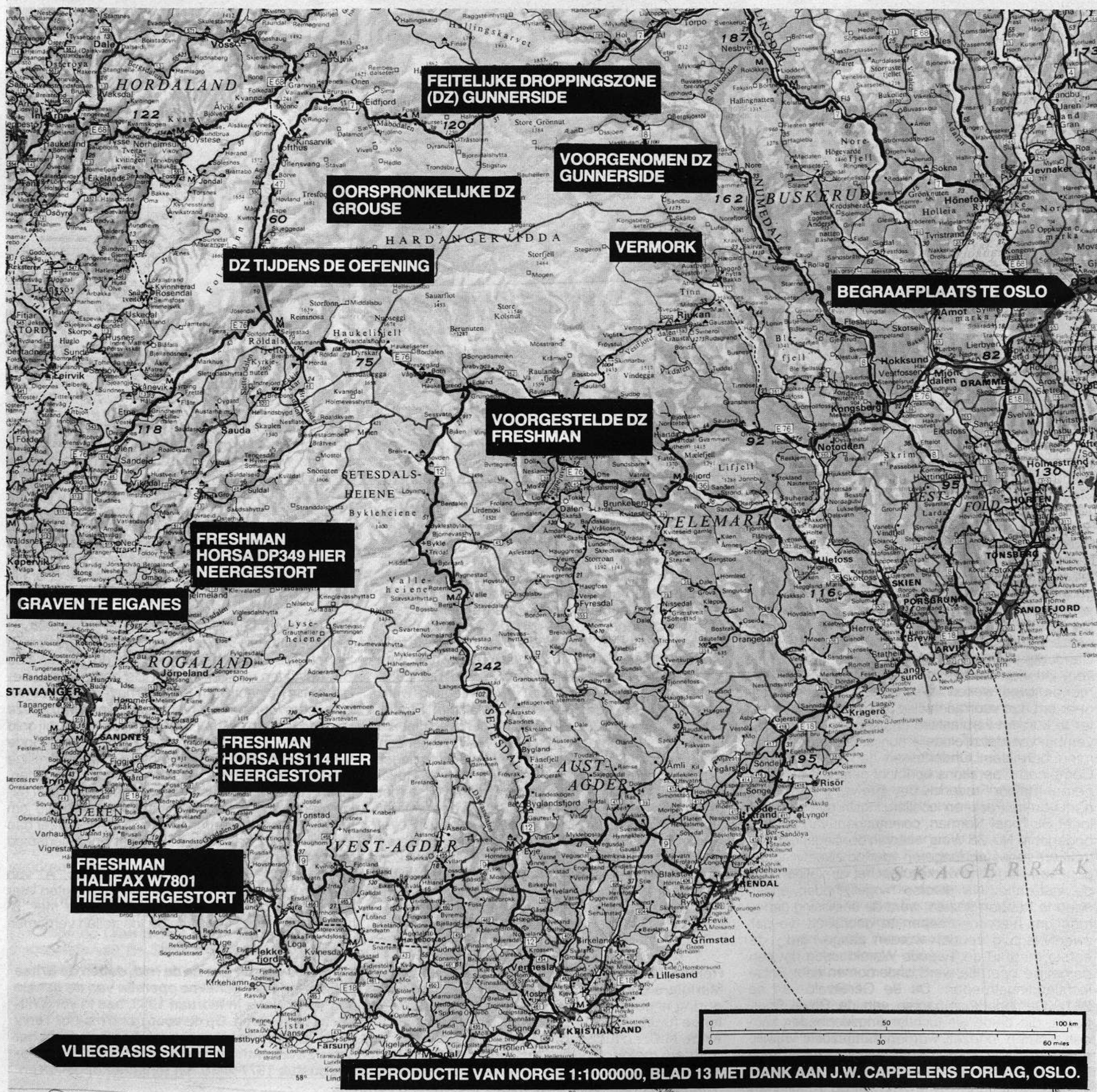
Enkele minuten later werd een signaal opgevangen van majoor-vlieger Wilkinson, die meedeelde dat hij zijn zweefvliegtuig 'in zee' had losgelaten, hoewel het plotstation zijn Halifax op dat ogenblik had gepeild boven de bergen van zuid Noorwegen. Nadat de Halifax op haar laatste druppels benzine naar Skitten was teruggekeerd, vertelde de bemanning wat er was gebeurd. Het vliegtuig had veilig de kust van Noorwegen bereikt, waarna echter de nieuwe Rebecca-radar het liet afweten, zodat de vlucht naar de landingszone uitsluitend met behulp van de kaart door een gedeeltelijk bewolkt gebied moest worden afgelegd. Tijdens een tweede poging het Mösmeer te localiseren, vloog het toestel een wolk binnen waarna ijsafzetting volgde. Niet in staat de Halifax en het zweefvliegtuig door het ijs dat werd gevormd, verder omhoog te laten klimmen, was het gevolg dat beide toestellen uiteindelijk hoogte verloren. Terug boven de kust, even ten noorden van Stavanger, brak de sleepkabel, waardoor het zweefvliegtuig met zijn 17 inzittenden aan zijn lot moest worden overgelaten. Het verongelukte op de top van een met sneeuw bedekte berg bij Fylgjesdal.

Het andere vliegtuig verging het nog slechter. Vanwege barre weersomstandigheden boven de landingszone wilden de Halifax 'B' en het tweede zweefvliegtuig naar Schotland terugkeren. Gedurende de vlucht naar de Noorse kust, brak ook hier de sleepkabel, waardoor het zweefvliegtuig werd gedwongen een onvoorziene landing te maken. Deze Horsa verongelukte in een bergachtig gebied bij Egersund en terwijl de Halifax rondcirkelde boven deze streek begon zij plotseling zwaar te hellen, waarna de controle over het toestel werd verloren, dat vervolgens neerstortte op de volgende bergketen, ongeveer vier kilometer zuidelijk, in de buurt van Helleland.

Ondanks deze tegenslag, was de uit vier Noren bestaande GROUSE-groep nog intact. Vanaf dat moment echter werd haar code-naam gewijzigd in SWALLOW. De groep moest zich terugtrekken tot in het hart van het Hardanger Vidda in het zuiden van Noorwegen. Daar werd de winter doorgebracht. Het karig rantsoen werd aangevuld met vlees van neergeschoten rendieren waarvan zelfs de ingewanden werden opgegeten.

Op 16 februari 1943 werd een nieuwe groep, aangeduid als GUNNERSIDE, naar Noorwegen gevlogen. Zij bestond uit Knut Haukelid, Kasper Idland, Fredrik Kayser, Joachim Ronneberg, Birger Stronsheim en Hans Storhau. Aangezien een bericht was ontvangen van de SWALLOW-groep dat waarschuwde tegen verdere activiteiten in de lucht boven het gebied waar de fabriek lag, werden de zes mannen bijna 50 km noordelijker afgezet, in de buurt van het Skrykkenmeer. Zich een weg naar het zuiden banend door een felle, verblindende sneeuwstorm, bereikte de groep pas na zeven dagen de vier man van de SWALLOW-groep.

Op de avond van de 27e februari schaarden de tien man zich aaneen in Fosbudalen, precies ten noorden van de Vermork fabriek, gereed om toe te slaan.







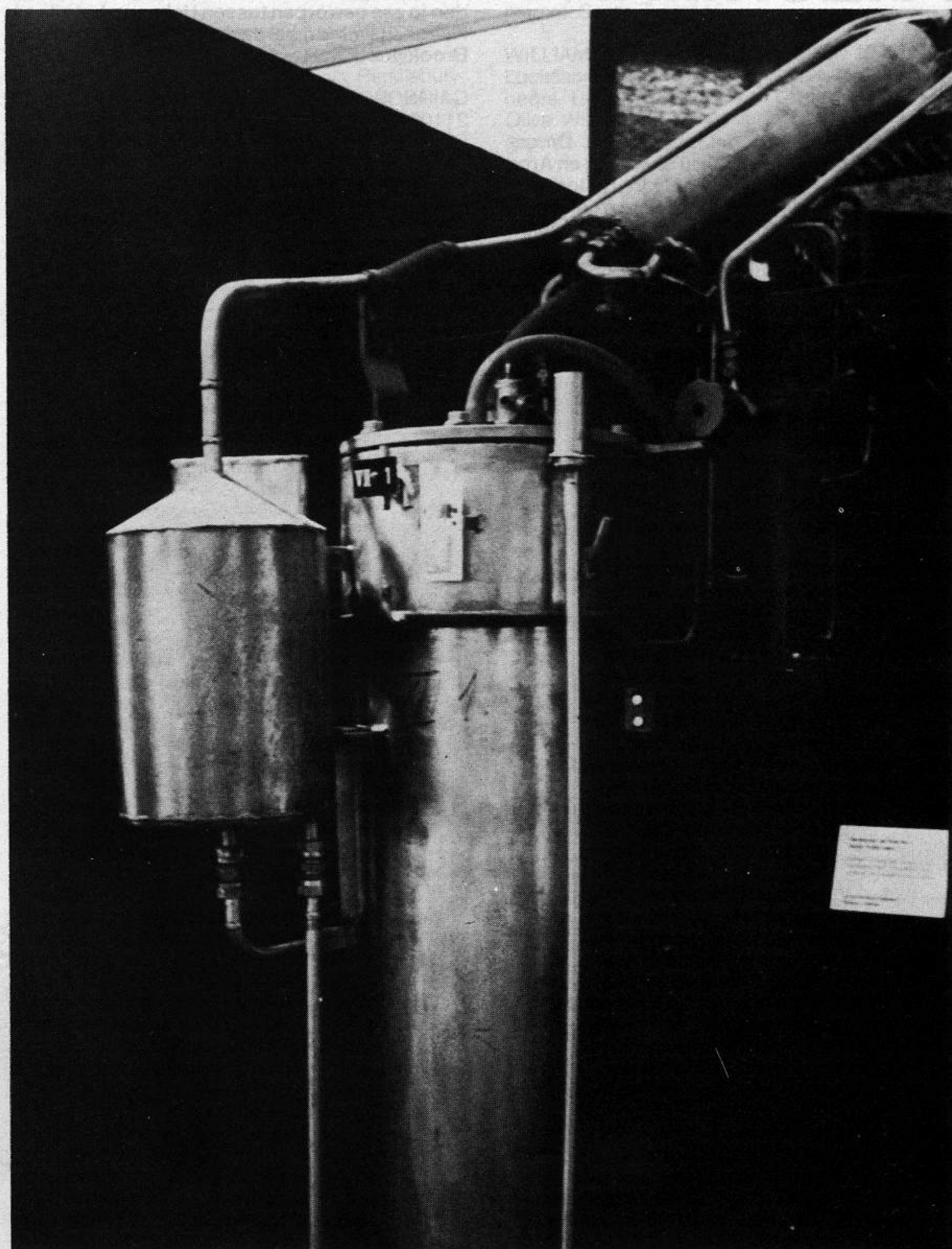
**Wat is overgebleven? Deze voorwerpen uit de Halifax en de zweefvliegtuigen werden voor het Royal Engineers' Museum in Chatham bijeenge-**

**bracht door luitenant-kolonel G.R. Owens. Rechts: De vliegersjas van kapitein-vlieger Parkinson, destijds gevonden.**

Snel volbrachten zij de gevaarlijke en moeilijke afdaling, trokken vervolgens door het ravijn dat naar de zwaar water fabriek leidde, om tenslotte met draadscharen de buitenste omheining van de fabriek te passeren. Degenen die voor dekking moesten zorgen namen hun posities in, waarna de sabotagegroep snel op haar doel afging en haar explosieve ladingen op de tanks plaatste met zwaar water, dat na de ontploffing voor het aller-grootste deel verloren ging. Vreemd genoeg hadden de Duitse schildwachten niet in de gaten dat er in de omgeving iets gaande was. Volgend op een spannende ski-tocht bereikte de groep de veiligheid van het plateau, waar de mannen een schuilplaats zochten. Na gerust te hebben, splitste de groep zich in tweeën. De ene helft ging, geheel gekleed in uniform en volledig bewapend, op de ski's naar het neutrale Zweden, terwijl de andere helft op het Hardangerplateau achter bleef. Daar ontweek men bekwaam de vele Duitse patrouilles die de omgeving uitkamen in een poging de saboteurs in hun schuilplaats te betrappen. Ondertussen werd radiocontact met het Geallieerde commando in Londen onderhouden tot het einde van de oorlog.

De zwaar water fabriek werd hersteld waarop de Amerikanen besloten het hernieuwde gevaar met een bombardement te bezweren. Op 16 november 1943 stegen 160 vliegende fortin op, behorende tot de 94e, 95e, 96e, 100e, 385e, 388e en 390e Bommenwerper Groep, om het krachtstation te Vermork en de fabriek te bestoken. Zij werden gevolgd door 39 B-24's van de 44e, 93e, 389e en 392e Groep. Kort voor het middaguur liet de eerste golf vliegtuigen binnen twee minuten meer dan 700 bommen van 500 kg vallen, twintig minuten later gevolgd door nog eens 300 bommen van 250 kg. De aanval miste de electrolysefabriek volledig, maar berokkende grote schade aan de waterkrachtcentrale. Dit leidde er uiteindelijk toe dat de Duitsers alle plannen lieten varen om in de toekomst nog zwaar water te produceren. De raid werd uitgevoerd ten koste van de levens van 20 Noren. Spoedig ontvingen de saboteurs inlichtingen dat de Duitsers hadden besloten alle voorraden zwaar water die het productieproces voor de helft hadden doorlopen en geen schade hadden ondervonden van de luchtaanval, over te brengen van Rjukan naar Duitsland. Hierop ontvingen de saboteurs orders uit Londen om deze overbrenging tegen iedere prijs te voorkomen.

De zwakste schakel vormde de veerboot die de spoorbaan aan beide zijden van de oevers van het Tinnsjomeer met elkaar verbond. De nacht voordat de veerboot zou vertrekken, slaagde de groep erin een tijdbom aan boord te plaatsen en op zondag 20 februari 1944 vloog de boot midden op het meer in de lucht, om vervolgens naar de bodem te zinken, de tanks met de halffabrikaten zwaar water met zich meenemend. Behalve vier Duitse begeleiders, werden ook veertien Noorse burgers gedood. De slag om het Noorse zwaar water was echter voorbij.



**De directeur van Norsk Hydro hield drie elektrolytische cellen apart toen het gebouw werd gesloopt. Een hield hij zelf, de tweede ging naar het Norges Hjemmefrontmuseum, het Noorse Verzetsmuseum in Oslo en de derde schonk hij aan de Royal Engineers voor hun museum in de kazerne te Brompton.**





# OPERATIE FRESHMAN

## HORSA DP349

**Neergestort te Fylgjesdal bij Lysefjord. Omgeving geïnspecteerd door Kjell Skadberg en Arne Egner van de Noorse Luchtvaart Historische Vereniging. Kleine overblijfselen achtergebleven, andere geringere delen aangetroffen op plaatselijke boerderijen.**

**Acht man vonden onmiddellijk de dood en zijn begraven op het Eiganes kerkhof (boven) te Stavanger:**

### *Piloot*

STRATHDEE, Malcolm Frederick, sgt 1e kl, 320272. 1e Glider Pilot Regiment, A.A.C. Sectie Z, graf 11.

### *Tweede piloot*

DOIG, Peter, sergeant, 3250420. 1e Glider Pilot Regiment, A.A.C. Leeftijd 25. Zoon van Alexander en Jean Lindsay C. Doig uit Glasgow. Sectie Z, graf 12.

### *Officier van dienst*

METHVEN, David Alexander, 1e luitenant, 210866. G.M. 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 20. Zoon van majoor en mevrouw D.M. Methven. Sectie Z, graf 21.

### *Onderofficier van dienst*

HEALEY, Frederick, korporaal dienstdoend als sergeant, 4385760. 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 29. Zoon van Frederick en Rhoda Alice Healy; echtgenoot van Thurza Healy te Chester-le-Street, graafschap Durham. Sectie Z, graf 22.

HUNTER, John Glen Vernon, sappeur, 2110332. 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 22. Zoon van John G.V. en Margaret Hunter te Lennoxton, Stirlingshire; stiefzoon van Janet Hunter te Lennoxton. Sectie Z, graf 23.

JACQUES, William, sappeur, 2114930, 261 Luchtländings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 30. Zoon van de heer en mevrouw Herbert Jacques; echtgenoot van Elizabeth Jacques te Arnold, Nottinghamshire. Sectie Z, graf 24.

NORMAN, Robert, sappeur, 2110268, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 22. Zoon van Robert en Annie A. Norman te Brechin, Angus. Sectie Z, graf 25.

SIMKINS, George, chauffeur, 1884423, 261 Luchtländings-parkcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 30. Zoon van George en Alice Simkins; echtgenoot van Bessie Simkins te Romford, Essex. Sectie Z, graf 26.

Vier ernstig gewonde mannen werden door de Duitsers naar het hospitaal te Stavanger gebracht. Toen de Gestapo er achter kwam dat zij te zwaar gewond waren om ondervraagd te worden, kregen zij dodelijke injecties (vergift of lucht) toegediend. Hun stoffelijke resten werden in zee geworpen tussen Usken en het eiland Kvits. Zij worden herdacht op het monument te Brookwood:

CAIRNCROSS, James Dobson, korporaal, 2110314, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 22. Zoon van Robert en Elizabeth Cairncross te Hawick, Roxburghshire. Paneel 5, kolom 1.

FARRELL, Peter Paul, chauffeur, 2010213, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 26. Zoon van Michael en Elizabeth Farrell; echtgenoot van Bridget Farrell te Marleybone, Londen. Paneel 7, kolom 3.

MASTERS, Trevor Luis, soldaat 1e kl, 1872832, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 25. Zoon van Harry en Lucinda Masters; echtgenoot van Teresa Jane Masters te Cobh, graafschap Cork, Ierland. Paneel 5, kolom 2.

SMITH, Eric John, sappeur, 1892979, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 24. Zoon van Frank George en Daisy Amelia Smith; echtgenoot van Phyllis Smith te Paddington, Londen. Paneel 7, kolom 1.

**De resterende vijf mannen bleven ongedeerd. Zij werden gevangen genomen en naar het concentratiekamp Grini gebracht, bijna 50 km buiten Oslo. Op 18 januari 1943 werden zij in het Trandum woud door een vuurpeloton geëxecuteerd. Hun stoffelijke resten verdwenen in een massagraf. Na de bevrijding van Noorwegen, werd de Noorse landverrader Vidkun Quisling, onder de Duitse bezetting minister-president van 42-45, gedwongen de overblijfselen mee te helpen opgraven, waarna deze opnieuw ter aarde werden besteld op het Commonwealth oorlogsgravengedeelte op het algemene kerkhof te Vestre Gravlund in Oslo (onder):**



BLACKBURN, James Frank, sappeur, 1900803, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 28. Zoon van Frank George en Annie Jane Blackburn te Isleworth, Middlesex; echtgenoot van Maisie Evelyn Blackburn. Sectie I, rij B, graf 5.

BONNER, Frank, sappeur, 1906932, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 25. Sectie I, rij B, graf 23.

JACKSON, Wallis Mahlon, soldaat 1e kl, 4537415, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 21. Zoon van Albert Edgar en Sarah Adelaide Jackson te Meanwood, Leeds, Yorkshire. Sectie I, rij B, graf 24.

WALSH, John Wilfred, sappeur, 2073797, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 21. Zoon van John en Mary Walsh te Stretford, Lancashire. Sectie I, rij B, graf 21.

WHITE, Thomas William, sappeur, 1875800, 9 Luchtländings-genievelcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 23. Zoon van Thomas en Ruth White te Gilfach, Goch, Glamorgan. Sectie I, rij B, graf 4.

## HALIFAX W7801 'B' BAKER

**Neergestort te Helleland, Rogaland. De Duitse Ortskommandant werd gewaarschuwd en met Lensmann Hovland uit Flekkefjord als gids, was hij snel ter plaatse. Later verwijderden Poolse en Russische krijgsgevangenen, samen met Duitse soldaten, het grootste deel van het wrak. Sommige stukken ervan werden door de bevolking in de omgeving meegenomen. Een grote hoop kleinere wrakstukken is nog te zien op de plek waar het vliegtuig neerkwam. Het Royal Engineers Museum in Brompton, Chatham, Kent heeft in 1982 overblijfselen van het wrak geschonken gekregen.**

**De gehele uit zeven koppen bestaande bemanning werd onmiddellijk gedood en onder de sneeuw begraven. Toen de lente aanbrak werden de zeven mannen door de plaatselijke bevolking in haringkisten ter aarde besteld. In mei 1945 groeven Britse militairen de resten op, om deze te herbegraven op het kerkhof in Helland (p. 5 geheel boven):**

### *Piloot*

PARKINSON, Arthur, Roland, kapitein-vlieger, J/5470. RCAF. Leeftijd 26. Zoon van Arthur H. en Ethel Parkinson te Lachine, Quebec, Canada. Graf 4.

### *Tweede piloot*

SEWELL DE GENCY, Garad Walter, 2e luitenant-vlieger, 116942, RAF (VR). Leeftijd 20. Zoon van René Arnold en Suzanne Céline Lucie Sewell te Bushey, Hertfordshire. Graf 7.

### *Navigators*

HAWARD, Arnold Thomas, 1e luitenant-vlieger, 115977. RAF (VR). Leeftijd 28. Zoon van Henry Horace en Lilian Mary Haward te Cuddington, Cheshire. Graf 1.

THOMAS, Arthur Edwin, kapitein-vlieger, 101580, RAF (VR). Leeftijd 32. Zoon van Edwin en Ethel Florence Maria Thomas; echtgenoot van Joan Cicely Thomas te Bexhill, Sussex. Graf 6.



#### *Mecanicien*

FALCONER, James, sergeant, 573120, RAF. Leeftijd 20. Zoon van Edward Smith en Jessie Falconer te Edzell, Angus. Graf 5.

#### *Radiotelegrafist/schutter*

BUCKTON, Albert, sgt-majoor, 751516, RAF (VR). Leeftijd 23. Zoon van Charles Gregory en Elizabeth Buckton te West Hartlepool, graafschap Durham. Graf 2.

#### *Schutter*

EDWARDS, George Mercier, sgt-majoor, 1259259, RAF (VR). Leeftijd 24. Zoon van George Henry en Sidona Edwards. Graf 3.

### **HORSA HS114**

Neergestort op ongeveer 2½ km ten noordoosten van Lensmannsgard en 4 à 500 meter ten noordwesten van Gasetjern, ongeveer 4 km ten noorden van de plek waar de Halifax neerkwam. De omgeving werd geïnspecteerd door leden van de Noorse Luchtvaart Historische Vereniging, die enkele overblijfselen vonden, alsmede andere voorwerpen in het bezit van de plaatselijke bevolking.

De twee piloten werden gedood toen het zweefvliegtuig de aarde raakte, evenals chauffeur Pendlebury. De overigen werden gevangengenomen en dezelfde dag nog doodgeschoten in de buurt van Egersund. De plaats (onder) bevat thans een inscriptie die als volgt luidt: 'Hier werden op 20 november 1942 door de Duitse bezettingsmacht 11 [sic] Britse militairen geëxecuteerd.' Allen liggen nu begraven op het Eiganes kerkhof te Stavanger:

#### *Piloot*

DAVIES, Norman Arthur, 2e luitenant-vlieger, 401422, RAAF. Leeftijd 28. Zoon van Herbert Arthur en Hannah Sophie Davies te Melbourne, Victoria, Australië. Sectie Z, graf 9.

#### *Tweede piloot*

FRASER, Herbert John, 2e luitenant-vlieger, 401601, RAAF. Leeftijd 28. Zoon van Herbert John en Ida Marion Fraser; echtgenoot van Elva Avery Fraser te Bendigo, Victoria, Australië. Sectie Z, graf 10.

#### *Officier van dienst*

ALLEN, Alex Charles, 1e luitenant, 137173, 261 Luchtlandings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 24. Zoon van Horace Charles en Edna Allen te Hugglescote, Coalville, Leicestershire. Sectie Z, graf 13.

#### *Onderofficier van dienst*

KNOWLES, George, korporaal dienstdoend als sergeant, 1871585, 9 Luchtlandings-genieveldcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 28. Echtgenoot van Lilian May Knowles te Bromley, Kent. Sectie Z, graf 14.

BAILEY, Ernest William, sappeur, 1869293, 9 Luchtlandings-genieveldcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 31. Zoon van Walter en May Bailey; stiefzoon van mevrouw L.E. Bailey te Paulsgrove, Hampshire. Sectie Z, graf 17.

BELFIELD, John Thomas Vernon, chauffeur, 2016305, 261 Luchtlandings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 26. Zoon van Thomas Henry en Eliza Belfield te Longnor, Staffordshire. Sectie Z, graf 5.

BEVAN, Howell, sappeur, 2074196, 9 Luchtlandings-genieveldcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 22. Zoon van Lewis en Elizabeth Bevan; echtgenoot van Violet Irene Bevan te Bermondsey, Londen. Sectie Z, graf 4.

BRAY, Frederick William, soldaat 1e kl, 1884418, 261 Luchtlandings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 29. Zoon van George en Alice Bray; echtgenoot van Lily Beatrice Bray te Edenbridge, Kent. Sectie Z, graf 3.

CAMPBELL, Alexander, soldaat 1e kl, 1923037, 261 Luchtlandings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 24. Zoon van Alexander en Catherine E. Campbell te Grangemouth, Stirlingshire. Sectie Z, graf 2.

FAULKNER, Thomas William, sappeur, 2115238, 9 Luchtlandings-genieveldcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 22. Zoon van Charles Henry en Florence Faulkner te Hereford. Sectie Z, graf 1.



GRUNDY, Charles Henry, sappeur, 1886725, 9 Luchtlandings-genieveldcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 22. Zoon van Harold en Agnes Grundy te Salford, Lancashire. Sectie Z, graf 19.

LEGATE, Herbert J., sappeur, 1922713, 9 Luchtlandings-genieveldcompagnie, Royal Engineers. Sectie Z, graf 19.

PENDLEBURY, chauffeur, 2000197, 261 Luchtlandings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 25. Zoon van William en Polly Pendlebury; echtgenoot van Marjorie Pendlebury te Batley, Yorkshire. Sectie Z, graf 7.

SMALLMAN, Leslie, sappeur, 2068169, 261 Luchtlandings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Zoon van Thomas en Ellen Smallman te Hednesford, Staffordshire. Sectie Z, graf 6.

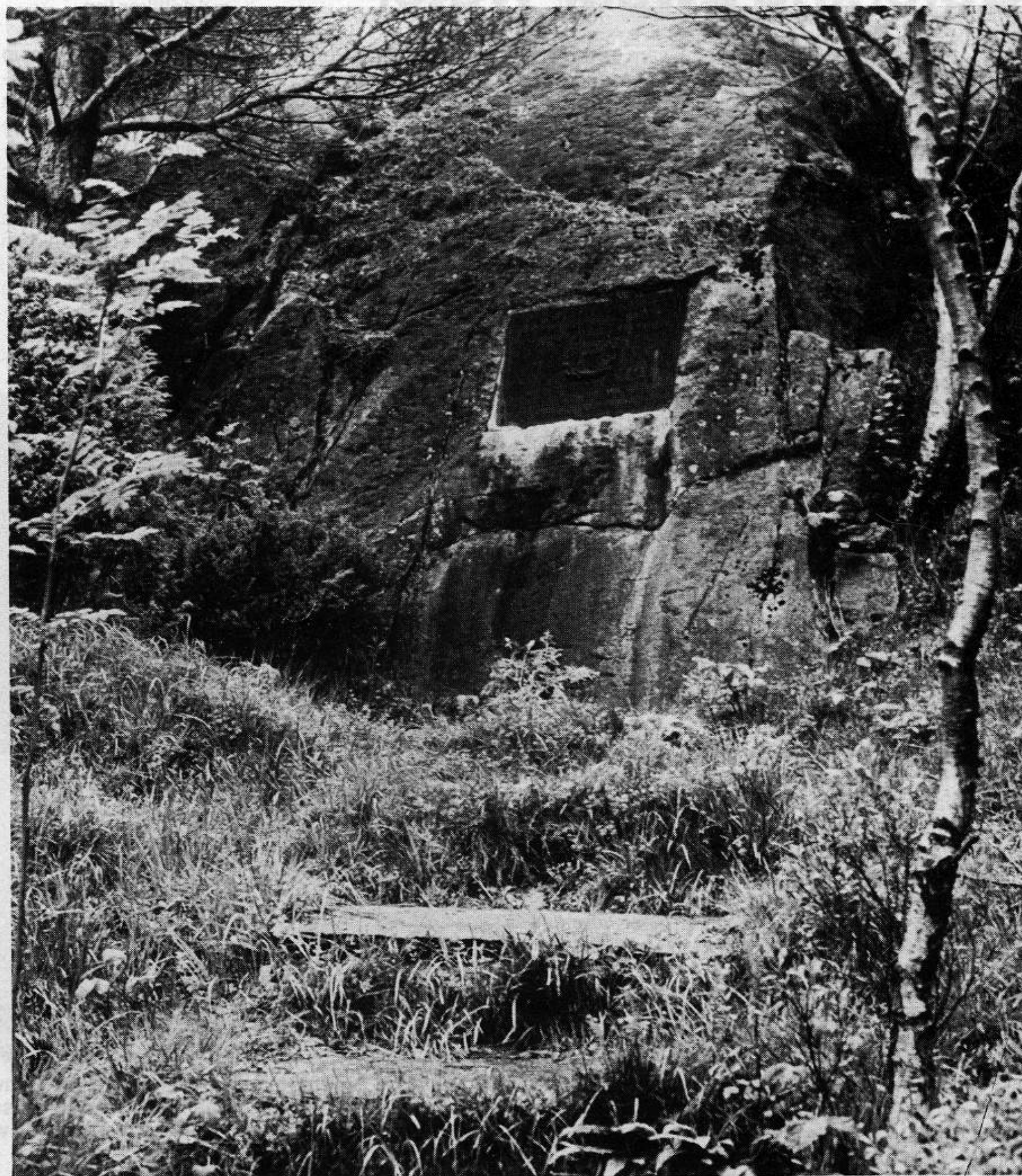
STEPHEN, James May, sappeur, 2010697, 261 Luchtlandings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Sectie Z, graf 8.

THOMAS, John George Llewellyn, korporaal, 2076750, 261 Luchtlandings-genieparkcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 23. Zoon van Stephen en Maud Elizabeth Thomas te Bath, Somerset. Sectie Z, graf 15.

WILLIAMS, Gerald Stanley, sappeur, 1948916, 9 Luchtlandings-genieveldcompagnie, Royal Engineers. Leeftijd 18. Zoon van David Humphrey en Olive Williams te Doncaster, Yorkshire. Sectie Z, graf 16.

### **HALIFAX 'A' Apple**

Veilig op haar basis teruggekeerd.







## Oefening Zwaar Water

Het met ijs en sneeuw bedekte, oorspronkelijke landingsgebied van de GROUSE-groep, bij het Songameer. Bij de oefening in 1983 werd, i.v.m. de veiligheidsbepalingen in vredetijd, een plaats gekozen die ruim 12 km zuidelijker lag.

Op 27 februari 1983, 40 jaar later, kwam een klein team van 15 geselecteerde mannen, behorende tot de 3e Commando Brigade van het Britse Korps Mariniers, per parachute neer in het afgelegen Hardanger Vidda, met het doel de route te volgen van de dappere voorgangers uit 1943. Zoals reeds meegedeeld volgde de operatie GUNNERSIDE onmiddellijk achter de operatie FRESHMAN, de rampzalige poging om het hetzelfde doel te bereiken met behulp van zweefvliegtuigen die commando's naar de plaats van bestemming moesten vervoeren. Er waren verschillende redenen om een militaire oefening te verbinden met een militair-historische gebeurtenis. In de eerste plaats zou mijn regiment (het Command Logistic Regiment van het Korps Mariniers) de parachutetraining van de 3e Commando Brigade helpen bevorderen en een valschermlanding in vredetijd boven het Hardanger Vidda leek een uitstekende afsluiting van deze training. In de tweede plaats ben ik door familiebanden met de hiervoor vertelde geschiedenis verbonden, doordat een oudoom van mij betrokken is geweest bij de bouw van de electrolysefabriek. Ten derde waren de overlevenden van de operatie FRESHMAN op een gruwelijke manier gemarteld en in 't wilde weg neergeschoten, niet ver van het tijdelijke onderkomen van het regiment. Bovendien was het bijna veertig jaar geleden dat de beroemde raid plaatsvond.

Voor de oefening had ik ervaren skiërs nodig die bovendien waren getraind als parachutist en bekend waren met bergachtig terrein. Het leek voor de hand te liggen vertegenwoordigers uit alle eenheden die tot de 3e Commando Brigade behoorden, aan de oefening te laten deelnemen. Het was niet moeilijk vrijwilligers te vinden en het team kwam op 24 februari 1983 te Gardermoen voor een nadere uiteenzetting bijeen. Van het begin af aan had het plan de enthousiaste steun gekregen van ons hoofdkwartier dat de pers inschakelde. Het gevolg was dat wij de zorg kregen voor een complete TV-ploeg van acht man, van wie er vijf behoorden tot Television South West (TSW) en drie tot de Noorse Televisie. Daarnaast hadden we negen Britse en Noorse verslaggevers bij ons. Ter verzekering van hun veiligheid was er daarom een afzonderlijke karavaan Volvo's met sneeuwkettingen en verbindingssprongapparatuur.

Voordat de oefening begon, moest het team in Gardermoen op koortsachtige wijze nog een uitgebreid programma afwerken. Allereerst legden we in Oslo kransen bij de graven van de bij de operatie FRESHMAN omgekomen militairen. Daarna woonde het hele team (en veel leden van het Logistic Regiment) een lezing bij van kolonel Joachim Ronneberg, D.S.O., de feitelijke leider van de operatie GUNNERSIDE, over de oorspronkelijke raid in 1943. In het bijzonder belichtte hij de orders die hij aan zijn team had gegeven, alsmede de uitrusting die toen werd gebruikt. De volgende dag, 26 februari, werd een bezoek gebracht aan het verzetsmuseum te Oslo en wij voltooiden de laatste trainingssprong (met uitrusting). Al deze gebeurtenissen werden zorgvuldig vastgelegd door de filmploeg.

Op zondag 27 februari om 11.30 uur (uur 'P') werd een sprong gemaakt boven de droppingszone (DZ) ten oosten van het Bordelsmeer. De bemanning van de C130 en de verkenner gaven ons onmisbare steun. Het weer was er de oorzaak van dat de helicopters niet de droppingszone hadden kunnen markeren. Om dit probleem op te lossen werd een verkenner gedropt vanuit de C130 om de plaats te markeren. Het vliegtuig kwam toen opnieuw over, waarna de leden van het team achtereenvolgens, zonder moeilijkheden, hun sprong maakten. De he-

ningssprong (met uitrusting). Al deze gebeurtenissen werden zorgvuldig vastgelegd door de filmploeg.



Voordat de oefening begon werd het Trandumwoud bezocht waar een gedenkteken de plek markeert waar soldaat 1e kl Wallis Jackson en de sappeurs Frank Bonner, Jim Blackburn, John Walsh en Tom White 40 jaar tevoren door de Gestapo werden doodgeschoten.





licopters (een Lynx en een Sea King) konden tenslotte onder wat gunstiger weersomstandigheden toch opstijgen en arriveerden om 12.30 uur na een moeilijke vlucht. Rekening houdend met de afgelegen plaats, was er indrukwekkend veel pers en TV op de droppingszone aanwezig. Na de onvermijdelijke foto's werd het team verdeeld in drie 'tentgroepen' om vervolgens, bepakt en bezakt, in witte camouflagekleding en uitgerust met een pistool mitrailleur, op ski's te vertrekken. Ik had de drie groepen verdeeld in een verkenningsparty van berggidsen onder leiding van majoor Hector Gullan, belast met het vaststellen van de route, en twee andere even grote groepen die onmiddellijk hierna kwamen.

De eerste dag bleek erg zwaar te zijn, met een moeilijke klim over een bergrug, waarna in de duisternis een lange afdaling op de ski's volgde - een

**Sergeant D. Munnelly van de voorlichtingsgroep van de Commando's, fotografeerde de parachutesprongen vanuit de Hercules - niets vergeleken met de nachtelijke parachutering van de GUNNER-SIDE-groep boven het bevroren Skrykenmeer, bijna 50 km noordelijker.**

ware vaardigheidsproef wat het skiën betrof, die zelfs de beste in moeilijkheden kon brengen. De verkenningsploeg kon de gewoonte niet weerstaan om iedere berg die in zicht kwam te beklimmen, tot schrik en ongeloof van de andere groepen. Lang na het invallen van de duisternis werd aan de oever van het Songameer een kamp ingericht. Tot dusver was 19 km afgelegd, echter niet zonder de altijd terugkerende problemen met blaren aan de voeten, veroorzaakt door de ski-laars. Van nu af viel onze route samen met die van de GROUSE groep in 1942.

Maandag 28 februari was de lucht bij het aanbreken van de dag bedekt en het vroom 10 graden,

terwijl er een frisse oostelijke wind stond. Met de PRC 320 maakten we radiocontact met de basis om 09.00 uur. Wij wilden de PRC 349 gebruiken als verbindingsmiddel tussen de drie groepen. Het apparaat werkte echter niet in koude weersomstandigheden, zodat wij ons van de toestellen ontdeden bij het Rendez-vous 1. De groepen staken in oostelijke richting het bevroren meer over (het ijs was er 3 meter dik) naar Valasjadal. Het weer werd langzamerhand slechter en de temperatuur daalde tot -18 graden, terwijl de wind toenam tot 40 knopen per uur. De omstandigheden waaronder geschied moest worden waren verschrikkelijk. Gezichtsmaskers moesten bescherming bieden tegen bevroer-







zing door de snijdende wind. Tegen de tijd dat wij in de late avond ons kamp opzetten, was de waardering voor de oorspronkelijke deelnemers aan de operatie GROUSE alleen maar toegenomen. Die dag waren 31 km afgelegd en ieder lid van ons team had beblaaide voeten en was oververmoeid. Ik deelde een 'Ravenscar' tunneltent met de majoors Terry Knott en Roddy Macdonald, in wier gezelschap het goed toeven was, ondanks de benauwenis van de kleine tent.

Op dinsdag 1 maart daalden wij af naar de torenhoge muren van Bitdalen voor ons eerste rendez-vous met de ondersteuningsgroep en een wilde ontmoeting met pers en TV. Meer rantsoenen en brandstof werden ingepakt voordat wij naar het twee rendez-vous vertrokken aan de oevers van het Mösmeer. Onderweg passeerden wij de Sko-landmoerassen waar de zweefvliegtuigen hadden moeten landen op die noodlottige 19e november 1942. De streek werd vlakker en de wind ging liggen, maar opnieuw legden we zo'n 30 km af en bereikten in de avond onze plaats van bestemming. Iedereen was uitgeput door de onderbrekingen in het ski-traject en de zware bepakking. Overdag ontvingen we onverwacht bezoek van Duncan Baxter van *The Sunday Times*, die uit het niets kwam opduiken om foto's te nemen.

Op woensdag 2 maart leidde onze route over het Mösmeer en over de bergrug naar Hjerdalen. Terwijl wij het meer overstaken, naderde vanuit de verte met grote snelheid een kleine figuur die Knut

#### DEELNEMERS AAN DE OEFENING ZWAAR WATER

- |                                                                                                  |                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Luitenant-kolonel Ivar Hellberg O.B.E. R.C.T.<br>Commando Royal Marines (Leider van het team) | 9. Korporaal Al Heward<br>Royal Marines                                             |
| 2. Majoor Terry Knott M.C.<br>Commando Royal Marines (Plaatsvervangend leider)                   | 10. Korporaal Chris Aston<br>Commando Royal Marines                                 |
| 3. Majoor Roddy MacDonald M.B.E.<br>Commando Royal Engineers                                     | 11. Korporaal Steve Nichol<br>Commando Royal Marines                                |
| 4. Majoor Hector Gullan M.B.E. M.C.<br>Commando Royal Marines                                    | 12. Korporaal Jan Drew<br>Commando Royal Marines                                    |
| 5. Kapitein Albert Whitley<br>Commando Royal Engineers                                           | 13. Marinier Steve Duggan<br>Commando Royal Marines                                 |
| 6. Sergeant Steve Thomas<br>Commando Royal Artillery                                             | 14. Marinier David Gooding<br>Commando Royal Marines                                |
| 7. Korporaal Steve Oliver<br>Royal Marines                                                       | 15. Marinier Andrew Giles<br>Commando Royal Marines                                 |
| 8. Korporaal Tim Halleron<br>Royal Marines                                                       | 16. Luitenant-kolonel Keith Eve<br>Commando Royal Artillery<br>(slechts gesprongen) |

#### Ondersteuningsgroep (Volvo1/Film/PR)

Luitenant ter zee 2e kl Bootland (Royal Navy) (Leider)  
Sergeant Munnelly (Public Relations)  
Korporaal Sankey (Royal Marines)  
Marinier Panther (Royal Marines)  
Marinier Jago (Royal Marines)  
Marinier Phillips (Royal Marines)  
Marinier Blain (Royal Marines) (kok)

#### Basiskamp Rjukan (Verbindingen)

Adjutant Sawyer (Royal Marines) (Leider)  
Sergeant Graham (Royal Signals)  
Korporaal Hannah (Royal Marines)  
Korporaal Lightfoot (Royal Marines)  
Marinier Butcher (Royal Marines)  
Marinier Gosling (Royal Marines)  
Marinier Hall (Royal Marines)  
Marinier Murray (Royal Marines)  
Marinier Trafford (Royal Marines)







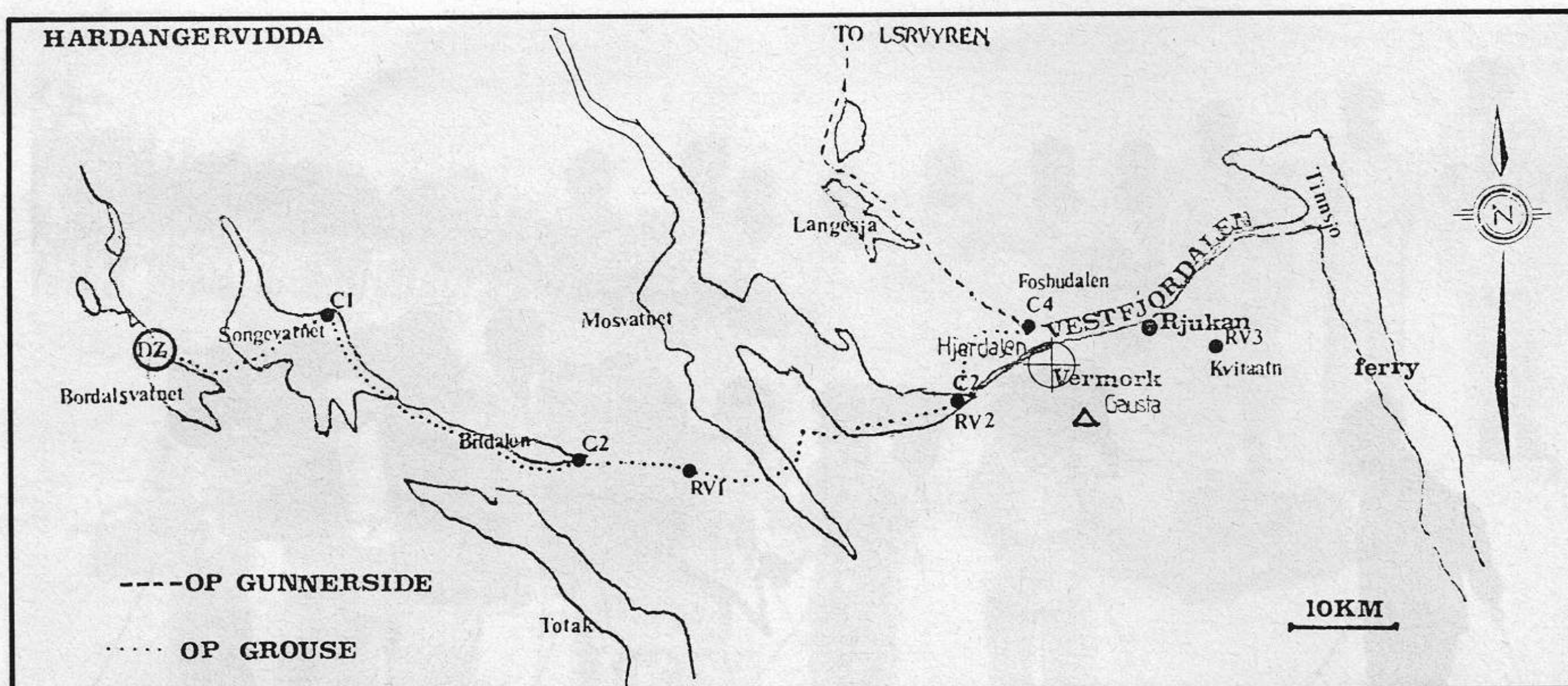
Haugland bleek te zijn, de telegrafist van de operatie GROUSE/GUNNERSIDE. Wij waren allen onder de indruk van zijn in 't oog springende goede conditie en van zijn openlijk enthousiasme voor onze onderneming. In detail legde hij de routes uit die de mannen van zijn groep hadden gevolgd en de onderkomens die zij hadden gebruikt. Ook liet hij ons zien waar de Horsa's in 1942 hadden moeten landen. Sinds de vroege ochtend had hij gevestigd in bijten en zijn vangst bedroeg al meer dan dertig zalmen. Het weer klaarde al spoedig op tot een helder blauwe hemel en de ski-omstandigheden waren uiterst gunstig. Onze lichte helicopter keerde terug (gevologen door David Minords van het Commando Brigade Luchtsquadron) om enkelen van ons naar de top te brengen van de beste ski-gebergten waar de TV ploeg wat ski-opnames kon maken. De rest van het team deed hetzelfde ten behoeve van de Noorse televisie. Laat die avond gingen we naar boven, naar Fosbudalen, de schitterende vallei vanwaar de tien commando's van de GUNNERSIDE/SWALLOW-groep hun actie waren begonnen. De omstreken aldaar vormen een uitstekende schuilplaats beschermd door steile hellingen en niet te zien vanaf lager gelegen valleien of vanaf het doelwit, de Vermork fabriek. 's Avonds ging de verkenningsgroep nog op weg om de beste plaats te vinden waar het diepe ravijn kon worden overgestoken dat naar de zwaar water fabriek leidt. Ondertussen vertrok ik samen met majoor Roddy Macdonald om de steile afdaling vanaf Fosbudalen naar de vallei zelf te verkennen. Beide routes zouden veel van ons vergen, maar bleken wel mogelijk, hoewel er geen gunstige plekken waren voor de filmploeg om haar werk te doen. Op 3 maart - de laatste dag van de oefening - lieten we onze zware bagage achter in de tenten in Fosbudalen. Om 09.30 uur vertrokken de drie groepen op ski's het steile ravijn in. Dit was een van de meest opwindende korte skitochten; de overal verspreid liggende keien en omgehakte bomen vereisten een grote behendigheid om deze te ontwijken en een of twee commando's veranderden niet tijdig genoeg van richting. Wij ontteden ons van onze ski's voor de laatste toch te voet naar beneden, alwaar een nog grotere pers en TV-ploeg op ons stond te wachten. Een slotverkenning vond vervolgens plaats van het ravijn dat wij moesten passeren, waarbij wij deskundige hulp kregen van Jens Poulsson (de leider van de GROUSE-groep) en Arne Kjelstrup (zijn tweede man).

Ik besloot het team in twee groepen te verdelen, een om de oorspronkelijke route tussen Rjukan en Vermork te volgen, terwijl de andere, ten behoeve

Knut Haugland, een van de leden van de GROUSE-groep die in oktober 1942 bij het Songameer neerkwam, was ter plekke toen het Zwaar Water team het Mösmeer overstak.







van de filmploeg, het ravijn onder de hangbrug door overstak. Majoor Terry Knott werd 'vrijwillig' ingeschakeld om met behulp van een geluidsrecorder een TV-commentaar van de oversteek te verzorgen. De klim naar beneden en weer naar boven van de 60 meter brede vallei was niet moeilijk, hoewel de grond hier en daar schoof en de keien en bomen weinig houvast boden. Toen we eenmaal de fabriek hadden bereikt, was onze missie ten einde. Jens Poulsson vereerde ons met een door hem geleide rondgang over het oude terrein van de zwaar water fabriek. Hij liet ons de preciese plekken zien waar zich iedere man tijdens de raid bevond. Het was onvermijdelijk dat de filmploeg veel foto's wilde maken en ons zelfs ertoe bracht 'aanvallen' op de fabriek uit te voeren.

Nadat alles achter de rug was, bleef er niet veel meer over dan naar Fosbudalen terug te skiën om

**Schets uit het operationele rapport t.b.v. de Oefening Zwaar Water, met bijzonderheden omtrent de gevolgde route naar Vermork.**

ons kamp op te breken. Het was deze laatste afdaling die, terwijl wij zwaar bepakt langs een steile, met bomen beplante helling naar beneden gingen, grote consternatie veroorzaakte. Er bestaan vele manieren om te stoppen wanneer alle andere gefaald hebben en, als de eindsnelheid nadert, gaan velen ertoe over de, wat wij noemen, 'racende sneeuwplough-rem' te hanteren (zeer onaangenaam) en tenslotte de boomrem (nog veel onaangenamer). In wanhoop paste majoor Knott deze laatste methode toe, terwijl hij op een elegante manier met grote snelheid naar beneden suiste. Helaas was de boom die hij had uitgekozen verrot en zijn verrassing was groot toen deze afbrak en hij

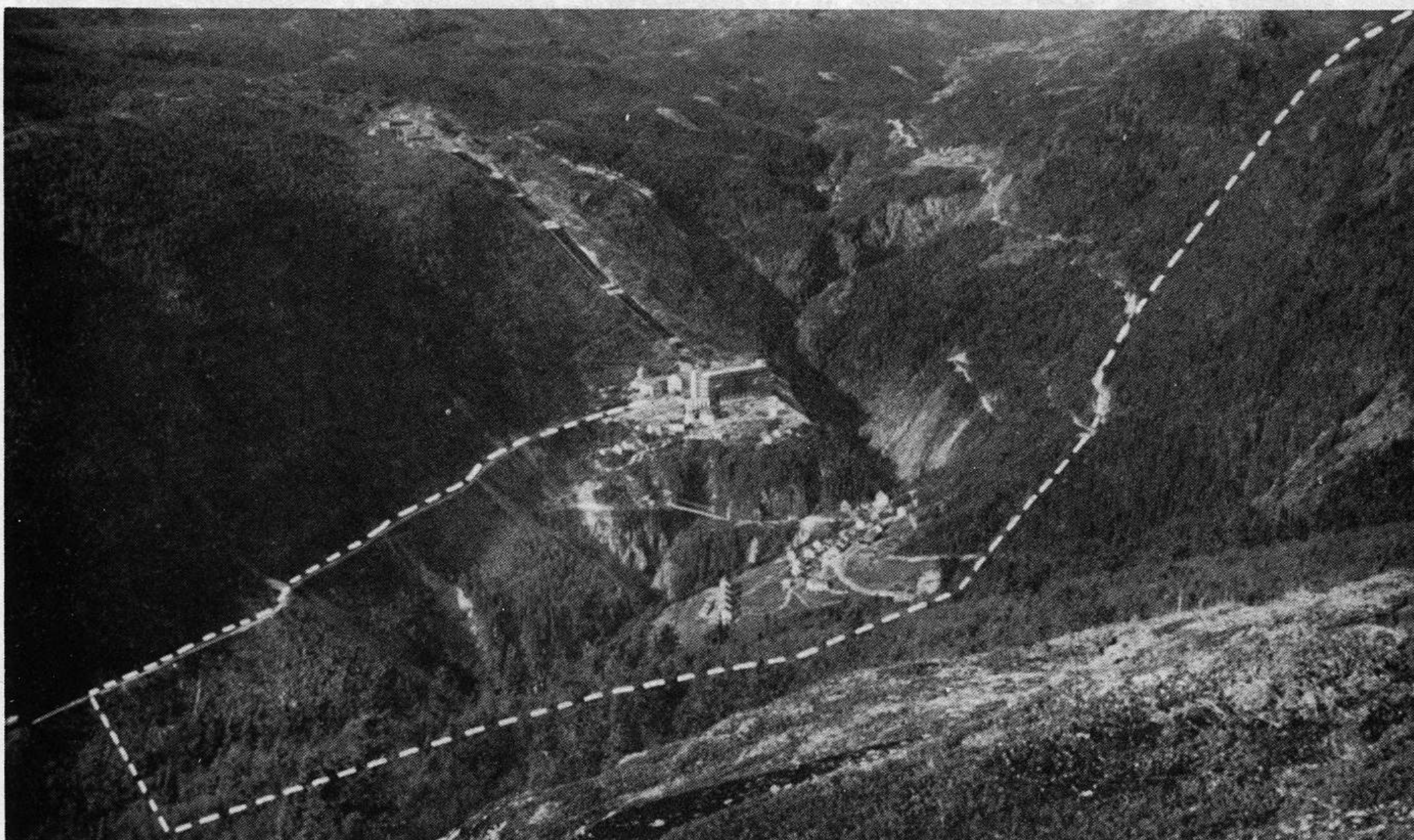
nog een stuk werd meegesleurd voordat de onvermijdelijke spectaculaire botsing plaatsvond en hij tot stilstand kwam. Het hele team bracht vervolgens de nacht door in hotel Kvitavtn bij Rjukan, dat geleid werd door Rod Tuck, een voormalige majoor van het Britse Korps Mariniers.

De volgende dag (4 maart) ontmoetten wij een aantal mannen die de raid in 1943 hadden uitgevoerd en, nu wij de route zelf hadden afgelegd, waren wij beter in staat vragen te stellen. In het bijzonder stelden wij belang in de uitrusting die zij hadden gebruikt, het gereedschap dat zij bij zich hadden en het soort voedsel waarop zij maanden-



Majoor Terry Knott bewondert de vallei te Fosbudalen, vanwaar de commando's hun aanval begonnen.



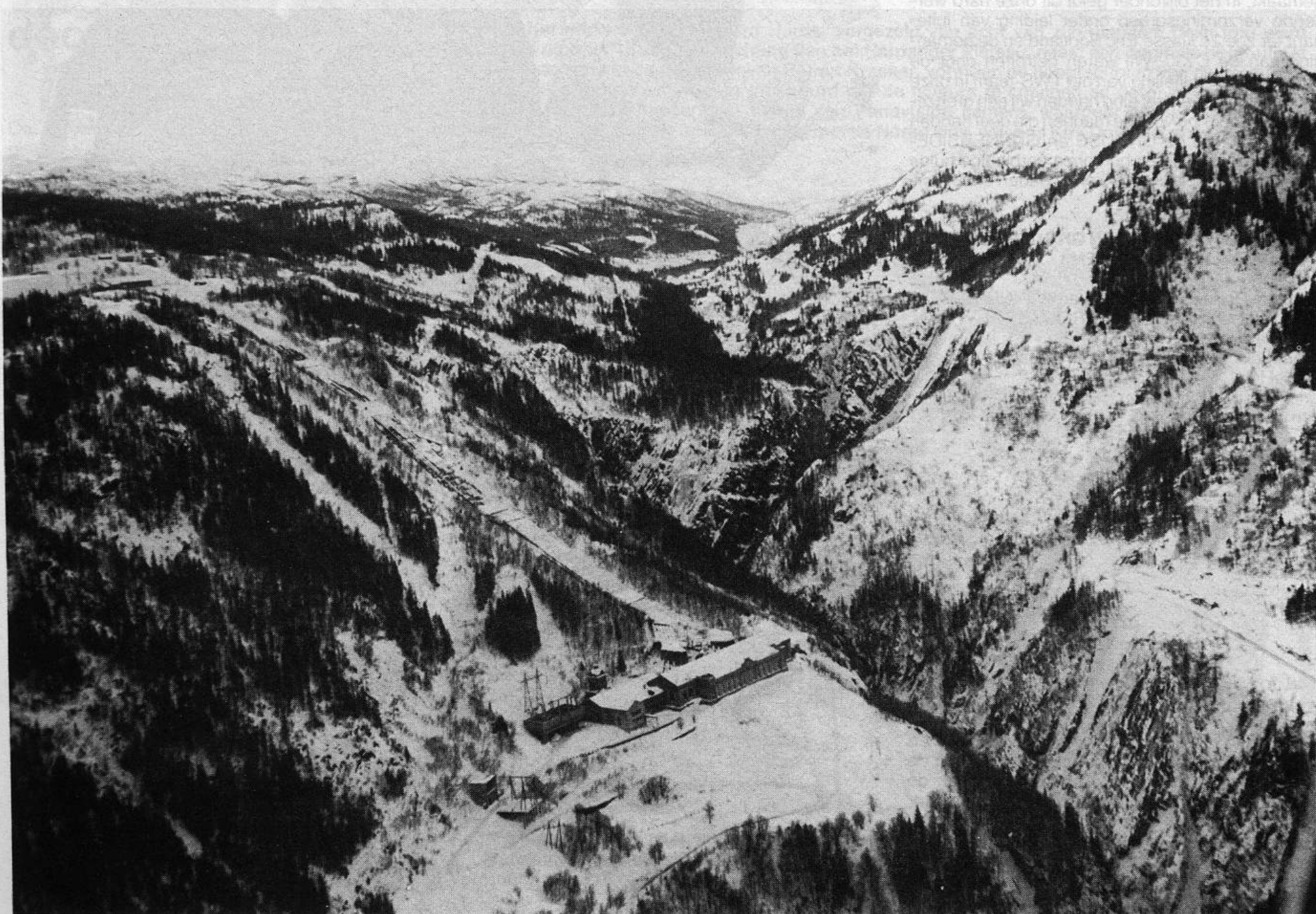


lang in leven wisten te blijven op de verlaten Hardanger Vidda. Wij kunnen nog veel van deze mannen leren, die zich licht voortbewogen (ofschoon zij zware uitrusting hadden te dragen zoals radio's, accu's en explosieven), die in staat waren zich wekenlang in leven te houden en slapen onder de sneeuw zonder eigenlijke slaapzakken, laat staan tenten. Enkelen van hen gebruikten een eenvoudi-

ge overlevingszak met een waterbestendige bodem en opblaasbare bovenkant - de sneeuw zorgde voor isolering en bescherming tegen de wind. We waren zeer dankbaar voor de ontvangst en de uitstekende lunch die Rod Tuck in zijn hotel voor ons verzorgde en die betaald was door Television South West. Om 14.30 uur brachten helicopters en voertuigen het team en de verzorgingsgroep terug

**Boven:** De oorspronkelijke GUNNERSIDE-naderingsroute, hier weergegeven op een foto van vóór 1962, toen de zwaar water fabriek nog bestond (W.H. Allen).

**Onder:** Kijkend in westelijke richting vanaf de Lynx in 1984. De overhangende valleiwand is geheel rechts zichtbaar.







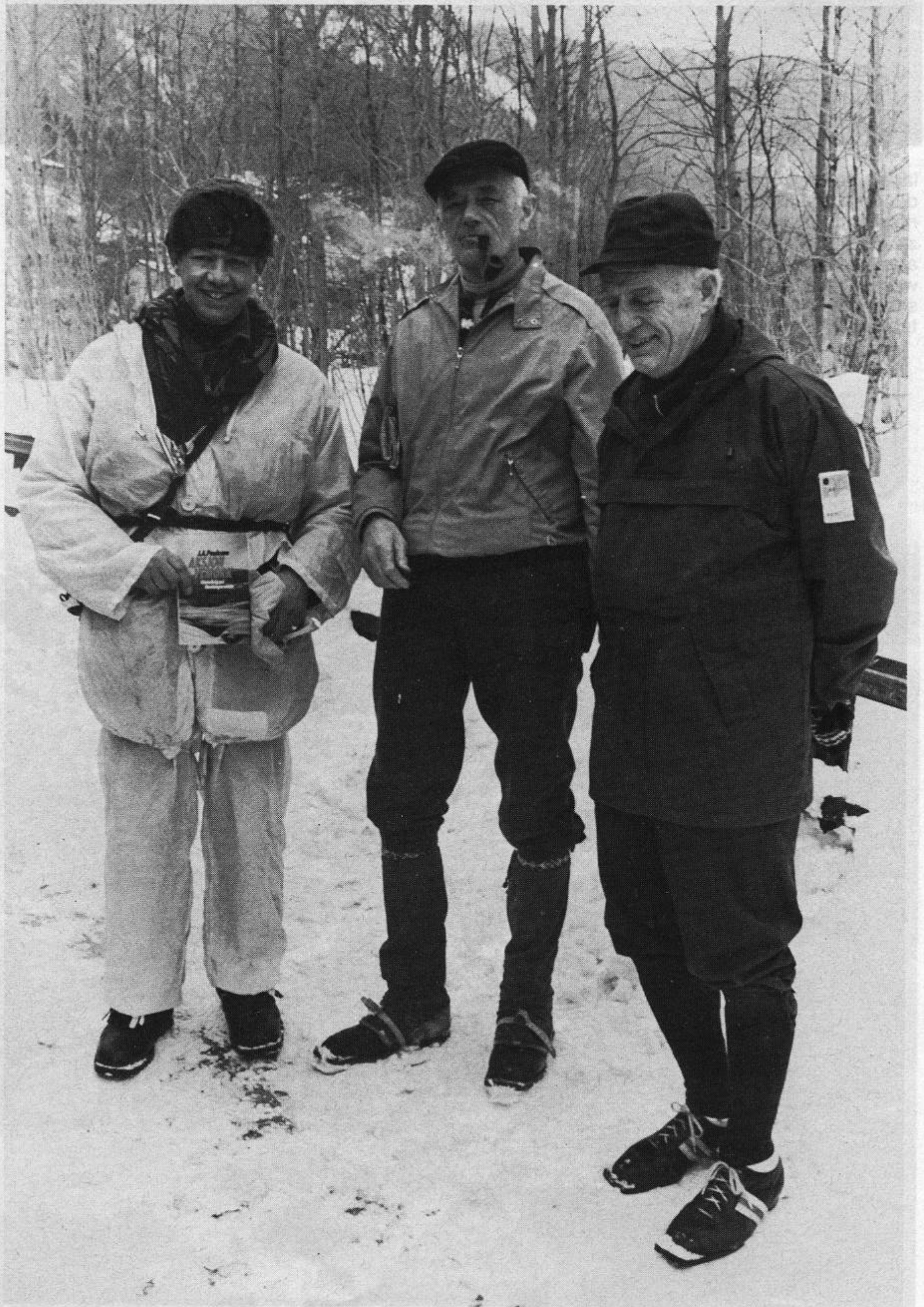
**Luitenant-kolonel Hellberg instrueert zijn team in Fosbudalen, voorafgaand aan de aanval op het fabriekscomplex.**

naar hun eenheden om zich voor te bereiden op de oefening COLD WINTER in het noorden van Noorwegen.

Gedurende de vier dagen durende oefening ZWAAR WATER legden wij meer dan honderd kilometer af, daarbij nagenoeg de route volgend van de commandogroep die de succesvolste raid uit WO II heeft uitgevoerd. Het was een onvergetelijke ervaring voor allen van ons die eraan hadden deelgenomen en wij zijn dankbaar de oefening heelhuids te hebben volbracht. Wij zijn ook dank verschuldigd aan diegenen die deze oefening mogelijk hebben gemaakt, in het bijzonder geldt dit onze hard werkende verzorgingsgroep onder leiding van luitenant ter zee 2e klasse Eric Bootland en de bemanning van de C130. Wij waren getroffen door de oprechte belangstelling van het TWS-team in onze onderneming. Aan het eind hadden wij een grenzeloze bewondering voor de mannen die deel hadden uitgemaakt van de GROUSE en GUNNERSIDE-groepen en wij bieden hun onze eerbiedige hulde aan voor de verbazingwekkende daden die zij verrichtten.

#### **LEDEN VAN DE GROEPEN GROUSE/GUNNERSIDE DIE WIJ ONTMOETEN**

Joachim Ronneberg (Leider van GUNNERSIDE)  
Jens Poulsson (Leider van GROUSE)  
Knut Haugland (GROUSE)  
Arne Kjelstrup (GROUSE)  
Claus Helberg (GROUSE)  
Knut Hansen (betrokken bij het tot zinken brengen van de veerboot)



'But for these men' (Als deze mannen er niet waren geweest). Nooit is een karakterisering beter op haar plaats geweest dan deze met betrekking tot de tien Noren van de GROUSE- en GUNNERSIDE-groepen, die als redders van de beschaving kunnen worden gezien door de succesvolle wijze waarop zij voorraden zwaar water - belangrijk voor het Duitse atoomonderzoek - wisten te vernietigen. De leider van de Oefening Zwaar Water met twee van hen: Jens Poulsson, leider van de GROUSE-groep, en Arne Kjelstrup, een van de leden ervan.



'40~'45  
TOEN & NU

Oorlogsfilms



# De Helden van Telemark

door Trevor Popple

De *Helden van Telemark*, uit 1965, is geen film geweest die in het geheugen is blijven hangen zoals *The Guns of Navarone*, *The Train*, of *Operation Crossbow*. Deze films zijn, in tegenstelling tot *Telemark*, dikwijls voor de televisie vertoond en in de belangstelling van het publiek gebleven. Ten tijde van het uitbrengen van de film sprak de kritiek van 'alweer een oorlogsfilm', terwijl *The Sunday Times* het had over 'een avonturenverhaal voor jongens'. Deze reacties zijn niet verrassend als men in ogenschouw neemt dat tussen 1952 en 1957 tenminste 33 belangrijke Britse en Amerikaanse oorlogsfilms werden geproduceerd. De jaren zestig verhieven de oorlogsfilm tot de proporties van een heldendicht; tussen 1960 en 1965 werden er omstreeks achttien vervaardigd, ingegrepen klassiekers als *The Longest Day* en *The Great Escape*. Daarom is de afwijzende houding van de critici wellicht te begrijpen (al hoeft men die niet te delen) toen zij *Telemark* zagen als weer een product uit wat een eindeloze reeks scheen te zijn. *The Sunday Times* die de film reeds in diskrediet had gebracht sprak haar voorkeur uit voor een documentaire die hetzelfde onderwerp had behandeld en die getiteld was *Operation Swallow*. Dit was een Frans-Noorse co-productie geweest die voor het eerst in 1952 in Groot-Brittannië werd vertoond. Deze film was opgenomen in Noorwegen en er speelden onder meer overlevenden in die aan de raid hadden deelgenomen.

S. Benjamin Fisz (die in latere jaren bekendheid verwierf met de productie van vliegfilms als *Battle of Britain* en *Aces High*) was in een Londense bibliotheek op zoek naar een ander onderwerp, toen hij toevallig de titel tegenkwam *Skis against the Atom*, door luitenant-kolonel Knut Haugland D.S.O., M.C., die later technisch adviseur zou worden. Fisz werd geboeid door het verhaal en hij gaf Ivan Moffat en Ben Barzan opdracht een ontwerp-

Voor in het midden staat Richard Harris, vergezeld van acht van zijn mannen. Deze foto werd genomen op ruim 15 km in de richting van het Hardanger Plateau, naast een originele berghut. De ski-opnamen en het camerawerk van Robert Krasker, vormden de hoogtepunten van de productie. Noorse ski-kampioenen werden ingehuurd om de acteurs te coachen en de olympische coach Helge Stoylan hield tussen zijn benen een Panavision camera, waardoor enkele opmerkelijke opnamen ontstonden. De samenwerking met de Noren was, volgens Kirk Douglas, ongeëvenaard.



Een ingestudeerde publiciteitsfoto van Kirk Douglas met Ulla Jacobsson als zijn ex-vrouw Anna, kijkend naar de zwaar water fabriek te Vermork. In 1942 werd het krachtstation te Rjukan, met een vermogen van 175.000 kilowatt, als een van de grootste ter wereld beschouwd.





scenario te schrijven, gebaseerd op het autobiografische verhaal van Haugland en op John Drummonds boek *But for These Men*.

Als regisseur trok hij Anthony Mann aan, die zijn sporen had verdiend met *The Glenn Miller Story*, *Fall of the Roman Empire* en *El Cid*. Helaas was *The Heroes of Telemark* de laatste film die Mann voltooide. Hij stierf plotseling op 29 april 1967 aan een hartaanval, terwijl hij in Duitsland bezig was opnames te maken voor het spionage-drama *A Dandy in Aspic*. Hoewel bij het uitkomen ervan de film wel zijn naam droeg, was deze in feite voltooid door de 'ster' uit de rolprent, Laurence Harvey. Onder de auspiciën van Benton Film Productions (een maatschappij opgericht door Fisz en Mann) en onder de werktitel 'Unknown Battle' begon op 2 maart 1964 de periode van onderzoek en voorbereiding. Zes weken eerder, op 22 januari, was het onderwerp van de film al in de publiciteit gebracht door een artikel in de *Daily Mail* waarin stond dat Grace Kelly de belangrijkste vrouwelijke rol 'Anna' had geweigerd, ondanks een bij geruchte vernomen honorarium van een miljoen dollar (toen meer dan drie miljoen gulden met meer koopkracht dan thans). Elke Sommer werd daarna, volgens de *Mail*, aangetrokken voor £ 50.000 (fl 500.000); uiteindelijk ging de rol echter naar Ulla Jacobsson, een actrice die toen op het continent meer bekendheid had dan in Groot-Brittannië. *Telemark* zou haar tweede Britse film worden; de eerste was *Zulu* geweest van Stanley Baker.

Begin april deden zich financiële problemen voor met het gevolg dat het onderzoeks- en voorbereidingsteam werd ontbonden. Zeven maanden later echter bleek Benton Film Productions in betere financiële omstandigheden te verkeren en de voorbereidingen werden hervat met, gelukkig, nagenoeg het gehele oorspronkelijke team. Tegen midden-januari 1965 zouden de opnamen moeten beginnen.

Het plein in Rjukan leende er zich uitstekend toe om de tijd terug te draaien. Het stadhuis rechts werd getransformeerd in het Duitse hoofdkwartier. De Duitse troepen in de film waren in werkelijkheid Noorse soldaten. Het merendeel der voertuigen en het geschut waren van Duitse origine, zoals de 88mm Flak en de 20mm Flak vierling 38. Uitzonderingen vormden twee Daimler scout cars en een 40mm Bofors luchtdoelkanon dat naast het afgedekte monument in het midden van het plein staat. De pantserwagen naast de Bofors lijkt evenzeer van Britse als Duitse oorsprong te zijn. De voertuigen en wapens werden geleverd door Tony Oliver. Het standbeeld van Sam Eyde was op een handige manier veranderd in een rechthoekige zuil.







**Links:** Dit speciaal gebouwde huisje werd bewoond door Anna (Ulla Jacobsson) en 'Oom' (Michael Redgrave) die daar werd doodgeschoten. Nadat het gereed was, werd het naar zijn plaats gesleept. **Rechts:** Een 'rots' die 'in stelling' werd gebracht voor een hinderlaag-scène. De rots was in feite in de Pinewood Studio's gemaakt uit een metalen frame en fiberglas.



Een vangnet werd onder aan de muur geplaatst uit overwegingen van veiligheid en om de 'rots' bij herhaling van de opname, opnieuw te kunnen gebruiken. De eerste keer rolde ze op het juiste moment naar beneden, raakte de weg, sprong omhoog, miste het net en vernielde een schuurtje in de stad! (Alan Tomkins)

Decorontwerper Tony Masters kwam tot de conclusie dat 80 procent van de film in Noorwegen zou worden opgenomen, wat betekende dat de Pinewood Studio's slechts vier weken benodigd waren voor de binnenopnames. Enkele buitenopnames werden echter reeds op 30 november in Poole Harbour in Dorset gemaakt. Daarna werd alles in gereedheid gebracht om de opnameploeg en het constructieteam naar Rjukan, de belangrijkste locatie, te verplaatsen. Op 27 december bevond de 120 koppen sterke ploeg van filmers en spelers zich in Noorwegen, gereed om te beginnen aan een opnameperiode van acht weken.

De belangrijkste rollen in de film werden gespeeld door Richard Harris als Knut Straud en Kirk Douglas als dr. Rolf Pedersen, een Noorse geleerde van de universiteit van Oslo. Zoals zo dikwijls voorkomt, waren de karaktertrekken van de oorspronkelijke deelnemers aan de raid samengesmolten tot herkenbare personages om de film niet te gecompliceerd te maken. Harris speelde Straud

als een koele, hardnekkige, meedogenloze professional, die zich volledig had toegelegd op de vernietiging van het Duitse kernprogramma.

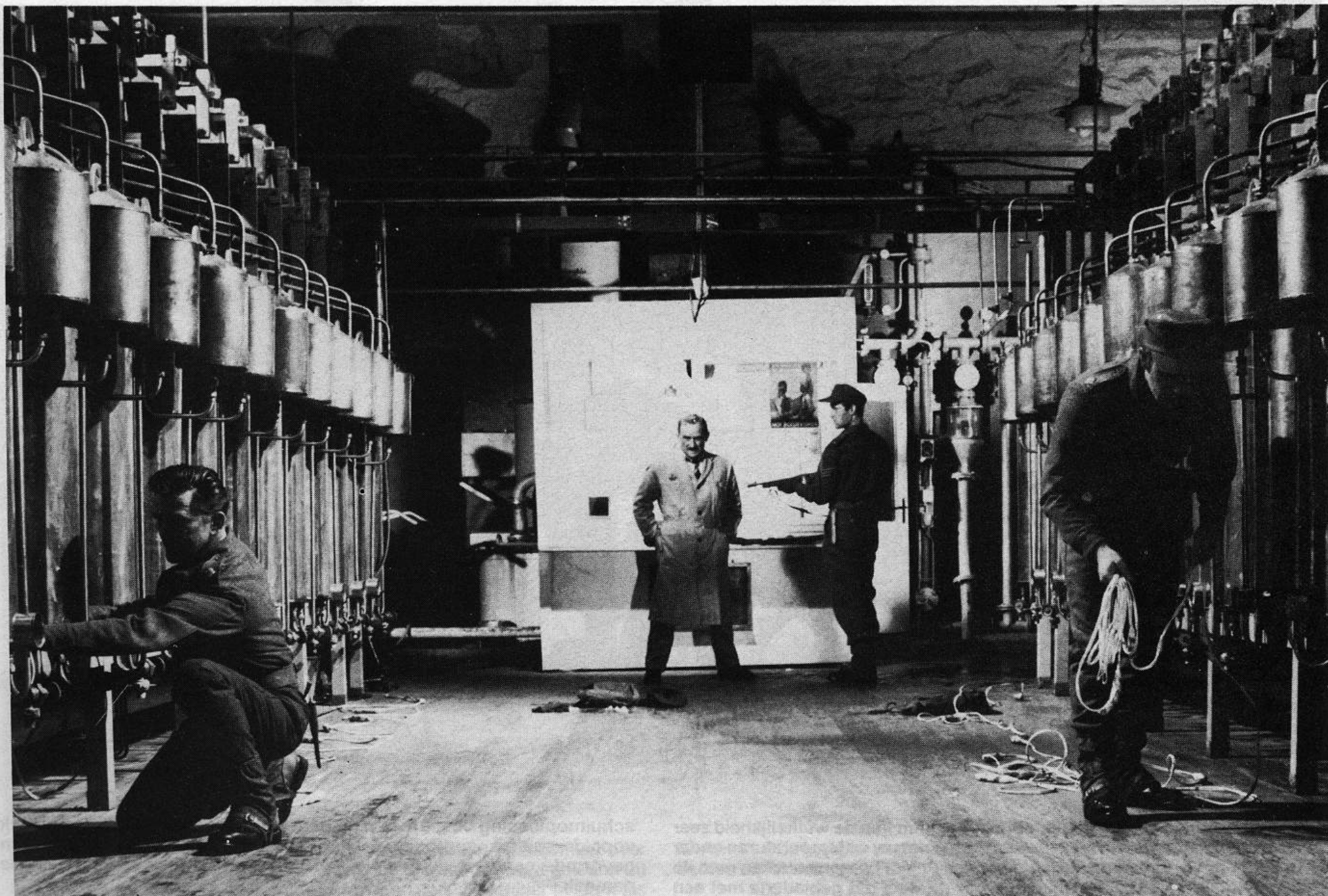
De rol van Douglas moest een soort playboy-geleerde voorstellen, even gelukkig achter zijn microscoop als met een herdersuurtje, doorgebracht met een mooie laboratoriumassistente. Tijdens het verloop van de film worden Pedersen en zijn ex-vrouw Anna weer met elkaar verenigd (naar wordt beweerd historisch juist), waarna de onvermijdelijke verzoeningsbedscène plaatsvindt.

Michael Redgrave speelde 'Oom', een sympathieke figuur die uiteindelijk voor de goede zaak zal sterven door liever een gevecht aan te gaan met een Duitse radiopelingsploeg, dan gedwee het

voor de verzetsgroep waardevolle radiotoestel uit te leveren. Tijdens dit vuurgevecht kon hij niet op tegen twee Schmeisser machinepistolen, terwijl hijzelf slechts over een jachtgeweer beschikte.

De oppervlakkigheid en de voorspelbaarheid van de karakters is wellicht de oorzaak geweest van de slechte kritiek op de film, in feite onverdiend. De fotografie van de film was uitstekend en de regietechniek van Mann kwam zeer goed tot haar recht bij het in beeld brengen van de grimmige Noorse koude. Het meest betreutswaardige is waarschijnlijk dat de zwakke karakterisering van de personages, afbreuk deed aan de onbetwistbare heroïsche daden van de partizanen, de risico's die zij

Het deel van de fabriek waar de GUNNERSIDE/GROUSE-groep 20 jaar eerder de explosieven had geplaatst, werd om redenen van authenticiteit ook in de film gebruikt. Voor de op te blazen electrolysecellen werden loden dummies gebruikt waarmee de verwoesting na de explosie werd uitgebeeld.



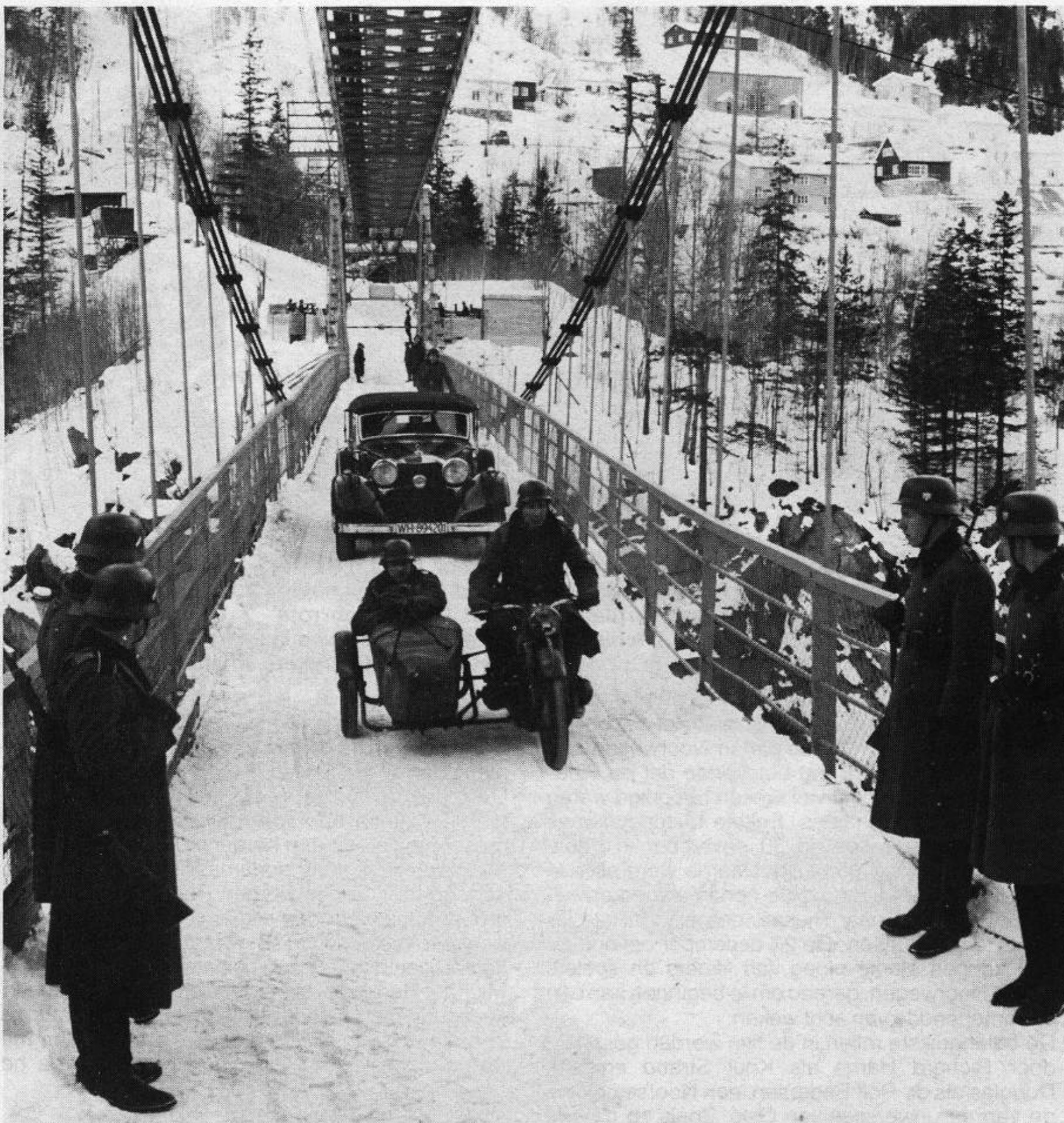


liepen en de ontberingen die zij moesten doorstaan. De film deed geen recht aan deze dappere mannen en vrouwen, vanwege het feit dat zij commercieel diende te zijn om te kunnen slagen, en ook daarin faalde men. Een groot kassucces was de film niet. Een mogelijke verklaring hiervoor is de veranderde smaak van het publiek: de voorkeur ging nu meer uit naar anti-oorlogsonderwerpen, of naar zwarte humor als in *The Dirty Dozen*.

Bestond er op het scherm al een conflict tussen Straud en Pedersen, dit was in werkelijkheid ook het geval tussen Harris en Douglas. De reden hiervan was het verschil in artistieke opvatting. Waar of niet waar, of alleen maar overdreven, een feit is dat een beetje kwaadsprekerij, afkomstig vanachter de camera's, altijd zo gedraaid kan worden dat de publiciteitsman er zijn voordeel mee kan doen. Anthony Mann en Kirk Douglas hadden al eerder samengewerkt tijdens de productie van de ruim drie uur durende voortreffelijke film *Spartacus*. Na de completering van slechts zestien minuten opnames, had Mann er het bijltje bij neergegooid. Officieel heette het dat er een 'aanzienlijk verschil van inzicht bestond met betrekking tot vele artistieke kwesties' tussen de regisseur en de acteur. Officieus zou Douglas volgens Mann op de set veel te dominerend zijn geweest. Wat hiervan zij, Mann en Douglas voltooiden *Telemark* zonder dat er een groot conflict uitbrak.

De onechtheid van de voornaamste personages (om maar te zwijgen van de sinistere Duitse officier met Himmler-achtige bril, gespeeld door Eric Porter) maakte dat vele positieve factoren die authenticiteit aan de film verleenden, onvoldoende tot hun recht kwamen.

De vier belangrijkste pluspunten waren: (1) de filmploeg mocht opnames maken in Rjukan; (2) binnen- en buitenopnames vonden plaats in de Vermork fabriek, waarin 1943 het zwaar water werd geproduceerd; (3) de filmploeg kreeg de beschikking over het zusterschip van de veerboot *Hydro* die op 20 februari 1944 op het Tinnsjomeer, met een voor Duitsland bestemde voorraad zwaar water aan boord, door een tijdbom tot zinken werd gebracht; (4) het Noorse klimaat met zijn dikke knisperende sneeuwlaag dat op de film een prachtig beeld schept. (voor de filmploeg wierp dit echter problemen op).



Hangbrug over het ravijn (zie foto op p. 11 boven). De pillboxen in de verte werden speciaal voor de film gebouwd; de originele Duitse fundering werd gebruikt voor de rechter pillbox.



Het begin van de aanval op de fabriek. Een film kan de werkelijkheid zeer bedriegelijk nabootsen, maar meters hoge sneeuw en temperaturen onder nul kunnen niet volledig worden nageemaakt. Met bergen zout kan men de sneeuw goed imiteren, terwijl men voor dit doel het gebladerte met een

schuimoplossing bespuit. Een heldere blauwe lucht en de juiste schmink voor de spelers, verhogen de illusie. Het ontbreken van door de adem gevormde condens als gevolg van de koude, verradt echter altijd de namaak.



Alan Tomkins (de artistiek regisseur, o.m. verantwoordelijk voor de authentieke herscheppingen in *A Bridge Too Far*) maakte bij *Telemark* deel uit van de artistieke vormgevers en herinnert zich nog enkele van de beproevingen en tegenslagen tijdens de opnames. Het team had een maand in de Pinewood Studio's doorgebracht met het maken van werktekeningen die Rjukan moesten transformeren tot het stadje in 1944. Hierbij hoorden Duitse pillboxen, schildwachthuisjes, nissenhutten enz.

Het bouwen van deze requisieten tijdens extreme weersomstandigheden, schiep zijn eigen problemen. Het bleek bijvoorbeeld noodzakelijk, om bevriezing te voorkomen, de benodigde verf te mengen met 20 liter antivriesmiddel. Het weer werkte echter mee toen versterkingen moesten worden opgericht op het stadsplein waar het Duitse hoofdkwartier was gevestigd. Palen om barricades te maken werden in uitgegraven gaten gestoken die daarna eenvoudig met water werden gevuld waarna zij in minder dan geen tijd dichtvroren en zo hard als beton werden.

De authenticiteit werd nog verhoogd door kleinere requisieten: een Noorse fabrieksarbeider had na de raid de originele draadscharen van Knut Haugland bijeen verzameld en hij leende ze nu uit aan de filmploeg, zodat de fabrieksomheining met dezelfde werktuigen opnieuw over dezelfde lengte kon worden doorgeknipt. Hauglands radio werd ook gebruikt en in het algemeen gesproken was de bevolking van Rjukan in alle opzichten bereid tot medewerking met de filmploeg, die per slot van rekening bezig was de minder aangename en droeviger aspecten van de stadsgeschiedenis in beeld te brengen (dit in tegenstelling tot enkele inwoners van Sainte-Mère-Eglise die tijdens de opnames van *The Longest Day* figuranten gekleed in Duitse uniformen te lijf wilden gaan).

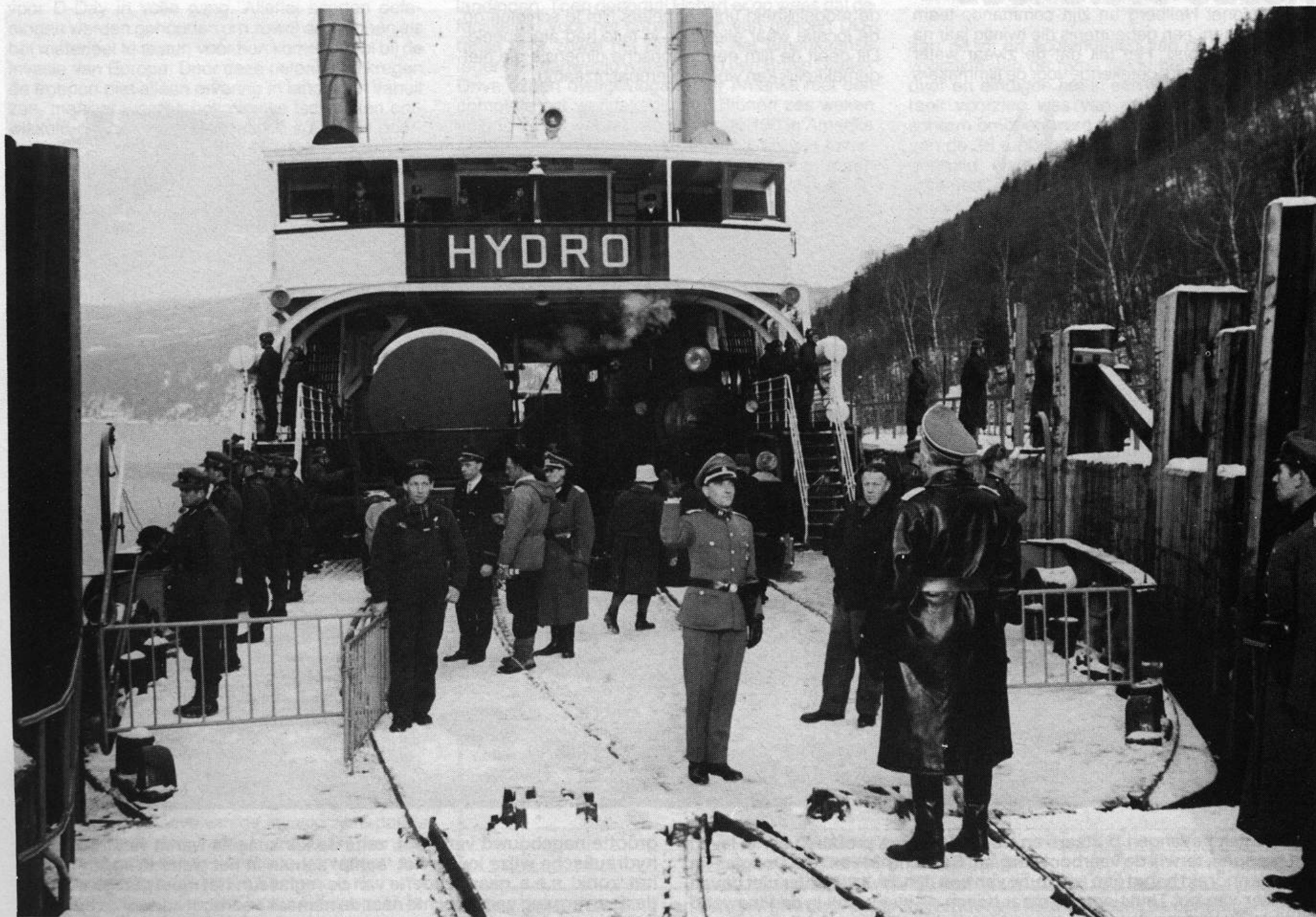
Na het uitkomen van *Telemark*, verschilden sommige critici met elkaar van mening over bepaalde delen van de film. *The Guardian* noemde het tot zinken brengen van de *Hydro*, 'technisch onvolkomen', een voetzoeker vergeleken met de explosies



Gunn Sorenson, die als tolk optrad, onthulde dat zij de dochter was van de schipper van de veerboot, kapiteit Erling Sorenson. Na het tot zinken brengen werd hij uit het meer gered en enkele dagen door de Duitsers ondervraagd. Aanvankelijk afwijzend, stemde hij er tenslotte in toe in een korte scène op de brug zichzelf te spelen.

in *Guns of Navarone*. Leonard Mosley van de *Daily Express* sprak echter van 'de meest spectaculaire scheepsramp die ooit op het witte doek was vertoond.'

Misschien tekent Jeanine Basinger de film het best in haar biografie van Anthony Mann. '*Heroes of Telemark*', schrijft zij, 'had een grote film moeten worden... als heldenavontuur heeft zij momenten



De 'nieuwe' spoorwegveerboot 'Hydro', gereed om het Tinnsjomeer over te steken met aan boord het zwaar water. De locomotief werd geleend uit een museum te Oslo om de 'echtheid' te vergroten. De officier in leren jas

is Anton Diffring die in de jaren 50 en 60 de markt beheerste wanneer Duitse officieren werden gevraagd.





van echte spanning, maar de kleinere, persoonlijke geschiedenissen waren lang niet zo interessant als de gebeurtenissen waartegen deze zich afspeelden. De climax vond bovendien reeds halverwege de film plaats... Ondanks momenten van spanning die daarna nog volgden, bereikte de film niet meer dezelfde hoogte. Zij kwam vast te zitten in de complicaties van haar eigen intriges, in het bijzonder de sub-intrige, waarin Pedersen en zijn ex-vrouw een rol speelden.

Niettegenstaande dat doet de film, die twintig jaar na de oorlog werd gemaakt, de oefening van luitenant-kolonel Hellberg en zijn commando-team beter uitkomen, een gebeurtenis die twintig jaar na de film plaatsvond. Het feit dat de zwaar water fabriek er nog stond, betekende voor de filmmakers

De spoorwegveerboot tussen Tinnoset en Mael vormde de enige rechtstreekse verbinding met de Rjukan-spoorlijn. Richard Harris en Ulla Jacobsson steken met hun motorboot het Tinnsjomeer over, richting Hydro, om na de explosie overlevenden op te pikken. Het perspectief van deze foto verbergt het feit dat de veerboot een namaak exemplaar is op een kwart van de ware grootte, met naar verhouding aangepaste locomotieven en rollend materieel. De boot zou op aanwijzingen van de regisseur zinken en weer vlot getrokken worden, afhankelijk van het al of niet slagen van de opnames. Na de derde keer te zijn gezonken, wilde de boot niet meer aan de oppervlakte komen. Deze ligt thans tot op de dag van vandaag op de bodem van het meer, samen met de originele 'Hydro' die in februari 1944 tot zinken werd gebracht.

de mogelijkheid unieke meters film te schieten op de locatie waar alles zich in feite had afgespeeld. Dit geeft de film een historische dimensie die niet gemakkelijk kan worden veronachtzaamd.



Door paniek bevangen Duitsers en Noorse burgers proberen er het leven af te brengen, terwijl de veerboot vergaat. De stand-in van Kirk Douglas (in de lichte anorak) hangt aan een touw van een der davits - echter niet boven het water van het Tinnsjomeer, maar boven de watertank in de Pinewood Studio's. Bovenaan de foto is de rand van het cyclorama zichtbaar waarop de gezichtseinder van het meer was geschilderd, alsmede een deel van het meer zelf om een grotere diepte te bereiken. De naad is precies achter de mannen in de roeiboten. Het achterste deel van de veerboot werd op ware

grootte nagebouwd van hout, zelfs de klinknagels waren van triplex. Op hydraulische wijze kwam het 'schip' schuin in het water te liggen terwijl het 'zonk', e.e.a. naar behoefte van de regisseur. Het moet gezegd worden dat de overgang van de echte naar de namaak veerboot en naar de sequenties in de tank, zeer goed gemonteerd zijn. De enige trucage is te zien als de modelbouw locomotieven vanaf het hellende dek in het meer glijden - de beperkte omvang en het gebrek aan 'gewicht' stemmen niet overeen met de grootte van het meer.



'40~'45  
TOEN & NU

Wrakkenberg



# De tank die D-Day misliep

door Steve Casely

In het voorjaar van 1944 waren de voorbereidingen voor D-Day in volle gang. Allerlei soorten oefeningen werden gehouden om zowel de mannen als het materieel te testen voor hun komende rol bij de invasie van Europa. Door deze oefeningen kregen de troepen niet alleen ervaring in landingen vanuit zee, maar er werden ook nieuwe technieken ontwikkeld om een goed verdedigde kustlijn te doorbreken. Van overwegend belang voor een succesvolle doorbraak was de landing van ondersteunende tanks met de eerste aanvalsgolf. De uitvinding van de amphibie-tank door Nicholas Straussler maakte het mogelijk dit doel op D-Day te verwezenlijken.

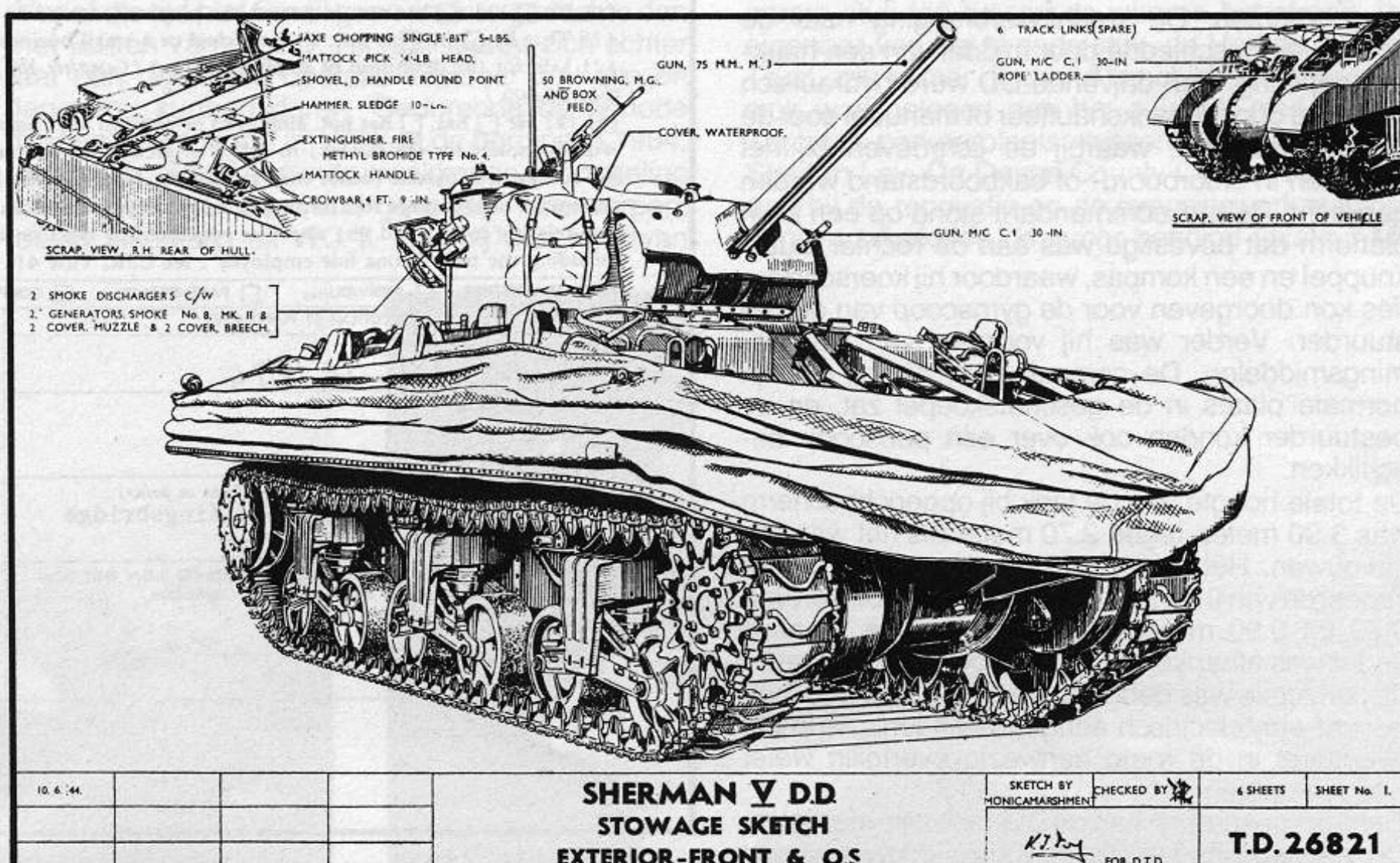
Straussler was een in Hongarije geboren Britse ingenieur die vroeger had gewerkt aan gepantserde vechtwagens en aan onderdelen voor brugbouw. Voorts had hij de canvas aanvalsbuit ontworpen. De DD (Duplex Drive, d.w.z. ofwel aandrijving via de toegevoegde schroeven, ofwel via de conventionele rupsbanden) was gebaseerd op hetzelfde principe als de opvouwbare romp, maar nu in de vorm van een opvouwbaar canvasscherm dat was aangebracht rondom het bovenste gedeelte van de romp van een waterdichte tank. Dit scherm werd omhoog gebracht door rubberslangen, gevuld met samengeperste lucht en door stutten op zijn plaats gehouden. Het canvasscherm werkte als een drijflichaam voor de tank die zelf hieraan onder de waterspiegel bleef hangen. In juni 1941 was een aangepaste lichte tank van het type Tetrach, in het Hendon reservoir in Londen getest en het idee bleek uitvoerbaar te zijn, hoewel de Admiraliteit er grote bezwaren tegen had. Het leger echter voelde er veel voor om 'drijvend' te worden en in 1942 werden er orders geplaatst voor de conversie van 650 Valentines volgens het hierboven genoemde systeem. Hoewel de aanpassingen een succes waren en de tanks veel gebruikt werden bij de training van tankbemanningen, realiseerde generaal-majoor P.C.S. Hobart van de 79e Panterdivisie, wiens taak het was een tank te ontwikkelen ten behoeve van de invasie, dat de Valentine reeds sterk verouderd was. Hij drong er daarom op aan dat de Valentine vervangen zou worden door de middelzware Sherman tank.

Een demonstratie van de Duplex Drive op 27 januari 1944, trok de aandacht van de daarbij aanwezige generaal Eisenhower. Hij was zo onder de indruk van de drijvende tank dat hij opdracht gaf dat zij ook gebruikt moest worden als ondersteuning

voor de Amerikaanse Divisies bij de voorgenomen landingen. Toen generaal Hobart er op wees dat de faciliteiten voor het construeren van genoeg DD-tanks voor zowel het Britse als het Amerikaanse leger niet aanwezig waren, werd een Britse Duplex Drive expert overgevlogen naar Amerika met een complete set werktekeningen. Binnen zes weken volgde de aflevering van de eerste 100 in Amerika gebouwde DD Shermans in de haven van Liverpool. Voorzover wij hebben kunnen nagaan waren deze in de Verenigde Staten gefabriceerde DD-tanks een conversie van de M4 en de M4A1 Sherman, terwijl de Britten hiervoor de M4A2 en de M4A4 gebruikten.

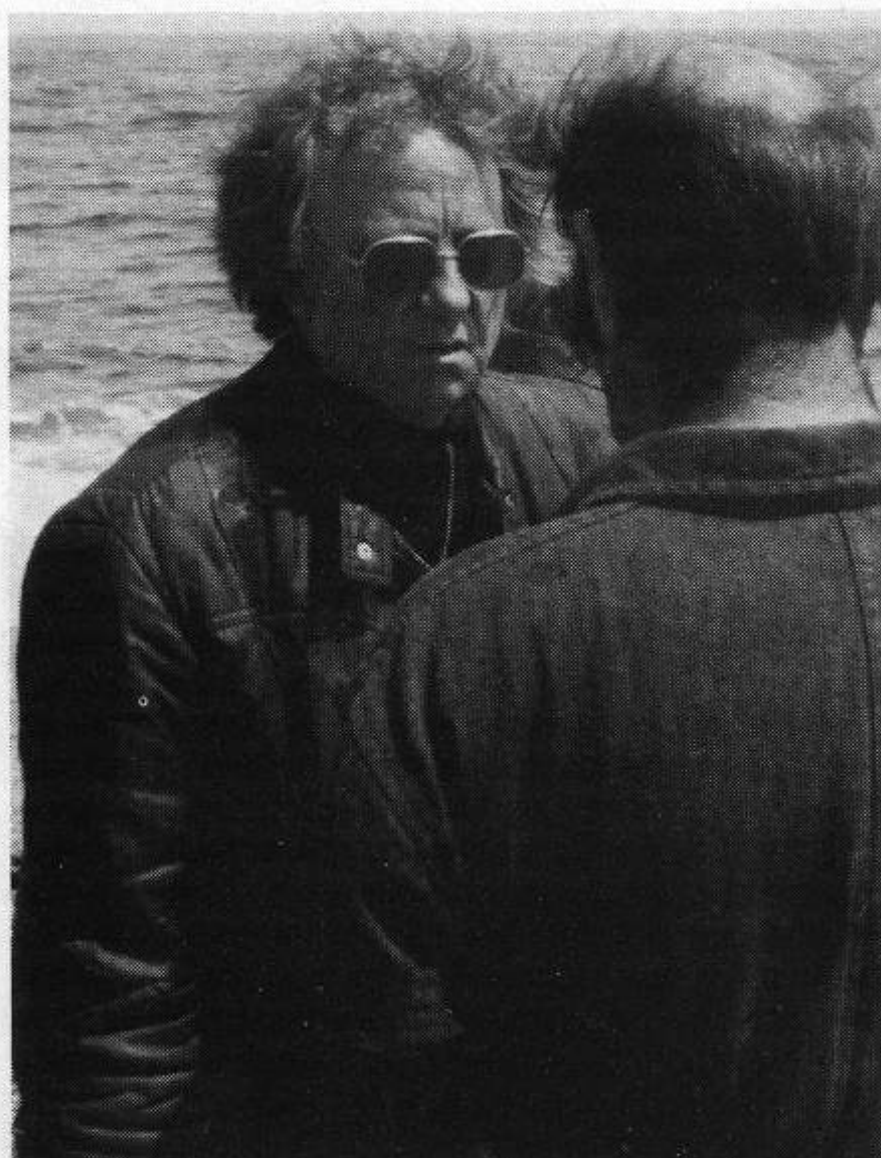
Het met een rubberlaag bedekte canvas was bevestigd aan een zacht stalen flens van 3/16 inch, die aan de waterdicht gemaakte romp was gelast. Dit basis-frame volgde de lijn van de spatschermen

aan de zij en achterkanten van de tank. Aan de voorzijde van de romp helde het frame enigszins over en eindigde het in een V-vorm, waardoor de tank voorzien was van een soort boeg als het scherm omhoog werd gebracht door het opblazen van de 36 rubberslangen die in het canvas waren genaaid, en die alsdan ook een verticale stand innamen. Zoals reeds vermeld geschiedde dit opblazen door middel van samengeperste lucht, afkomstig van twee flessen op de voorkant van de romp. Eenmaal omhoog, werd deze wankel constructie versterkt door dertien klemvaste stutten. Deze waren bedoeld het canvas op zijn plaats te houden indien een der rubberslangen lek zou raken. Een op gelijke afstanden van elkaar hori-



Geheel boven: Landing van een gewone tank op de conventionele manier tijdens de oefening Beaver op het strand van Slapton op 30 maart 1944. Terwijl de luchtvoorziening en de uitlaat werden verbeterd waardoor de Sherman in de branding bij een diepte van 1.80 m bleef drijven, maakte de DD conversie (boven) het mogelijk dat de tank vanaf enkele duizenden meters uit de kust, op eigen kracht aan land kwam.





Ken Small, ex-RAF, ex-politieman en ex-dameskapper uit Lincolnshire, in ernstig gesprek met Jim Perrot van de firma Cummings tijdens de berginsoperatie in mei 1984.

zontaal aangebracht stalenbuizen frame (hoog, middel en laag) hield het scherm zijn vorm behouden en gaf steun tegen de van buiten komende druk van het water. Het canvas was vastgenaaid aan metalen strips die op hun beurt aan dit driedelige buizen frame vastzaten. De dikte van het scherm werd onder het middelste frame verdubbeld en verdriedubbeld onder het laagste frame. Het scherm was via met bouten bevestigde stalen strips aan de flens van het basis-frame gelast, een en ander voorzien van sponsrubber om de verbinding waterdicht te maken. Wanneer de stutten op hydraulische wijze zich ontsloten en de lucht ontsnapte, kon het scherm worden opgevouwen tot op het niveau van de romp, waarna het op zijn plaats werd gehouden met stevige elastische riemen die vastzaten aan stalen ringen. Het op de romp geplaatste, in diverse richtingen wendbare machinegeweer, werd door het scherm bedekt, zelfs wanneer dit was neergelaten, met gevolg dat dit wapen niet werd gemonteerd.

Eenmaal drijvende, haalden de DD's door middel van twee aan de achterzijde aangebrachte, contrasterende bronzen schroeven die een diameter hadden van 26 inch, een snelheid van 5 knopen. Tandwielen die de aandrijving verzorgden waren bevestigd aan de buitenkant van de achterste rupsgeleiders, waardoor zij de rupsband in beweging brachten. De krachtoverbrenging naar de schroeven geschiedde door middel van een haakse koppeling. Een drijvende DD werd hydraulisch bestuurd door de tankchauffeur of manueel door de tankcommandant, waarbij de schroeven bij het zwenken in stuurboord- of bakboordstand werden gebracht. De tankcommandant stond op een klein platform dat bevestigd was aan de rechter stuurknuppel en een kompas, waardoor hij koerscorrecties kon doorgeven voor de gyroscoop van de bestuurder. Verder was hij voorzien van waarnemingsmiddelen. De commandant, als hij op zijn normale plaats in de geschutskoepel zat, en de bestuurder konden ook over een periscoop beschikken.

De totale hoogte van de tank bij opgericht scherm was 3.90 meter, tegen 2.70 meter als het was opgevouwen. Het gedeelte dat boven water uitstak varieerde van 0.90 tot 1.20 meter bij de boeg en van 0.70 tot 0.90 meter aan de achterzijde. Een en ander was afhankelijk van het type Sherman dat bij de conversie was gebruikt. De bestuurder beschikte over een elektrisch aangedreven lenspomp om eventueel in de romp aanwezig overtollig water weg te pompen.

Tactisch gesproken had de DD-tank zijn voordelen. Op zee was hij slechts een klein doelwit, voorts bracht hij een verrassingseffect teweeg bij de vijand als hij aan land kwam, het scherm liet zakken en binnen enkele seconden gereed was om de tegenstander te bestoken. Ook verhoogden de DD's de veiligheid van de Landing Craft Tanks

(LCT's), die op de landing van de DD's volgden. Voor de bemanning gold echter een geheel ander verhaal. Behalve de commandant en de bestuurder als deze was uitgerust met een periscoop, kon zij niets zien of horen van wat er buiten gaande was. Het enige wat de bemanning wist was dat er weinig kans bestond te ontsnappen als het drijflichaam zou worden beschadigd. De tank zou dan vol water lopen en zinken als een baksteen.

In Toen en Nu nr. 44 beschreven wij de totstandkoming en het gebruik van het oefengebied bij Slapton in Zuid-Devon. Het was daar dat tijdens een der oefeningen in 1944 vier DD-Shermans van de A compagnie van het 70e Tankbataljon, vanaf twee LCT's het ruime sop kozen. Twee van deze DD's verlieten de LCT zonder dat hun waterdichte schotten aan de onderzijde op hun plaats zaten. Eenmaal te water slaagden de tanks er niet meer in naar de LCT terug te keren, waardoor er niets anders op zat dan te trachten het strand te bereiken. Een Sherman haalde het tot op 200 meter, maar begon toen te zinken; de andere, een in de Verenigde Staten gebouwde M4A1 met gietijzeren romp, zonk op een afstand van 3/4 mijl uit de kust in water dat bijna 20 meter diep was. Er vielen gelukkig geen slachtoffers, maar in tegenstelling tot de eerste tank die door de Amerikanen werd geborgen, zonk het tweede voertuig rechtstandig naar de bodem met het kanon gericht op het strand, om aldaar de komende veertig jaar te blijven liggen.

Het was Mr. Kenneth Small die in 1984 een droom werkelijkheid deed worden die hij al tien jaar had gekoesterd. Hij wenste dat de gezonken Sherman eenmaal op het strand van Slapton zou staan als een gedenkteken voor die Amerikaanse militairen,

die, zonder dat dit enige aandacht kreeg, waren gesneuveld in de nacht van 27 op 28 april 1944 toen, tijdens de operatie 'Tiger', twee Landing Ship Tanks (LST's) werden beschadigd en twee tot zinken werden gebracht door Duitse Schnellboote. (zie Toen en Nu nr.44).

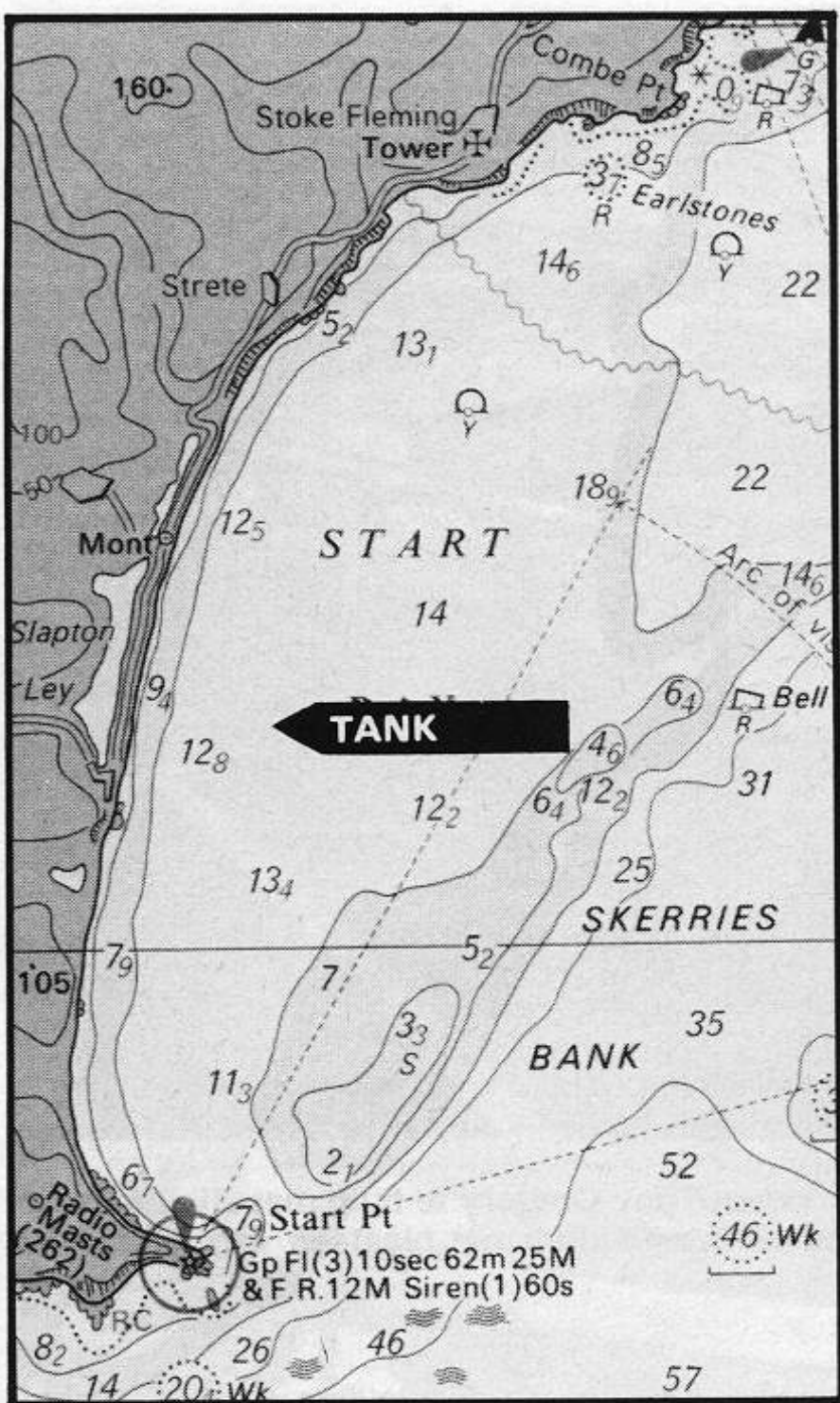
Small was in Torcross komen wonen nadat hij in 1968 het Cove House Guest House had gekocht. Hij hoorde in 1971 voor het eerst van een vriend, Tony Steer, een plaatselijke visser en booteigenaar, dat er zich een tank bevond op de zeebodem. Na er zelf naar gedoken en de tank als een Sherman herkend te hebben, begon Small met de gedachte te spelen het wrak te kopen. Op 29 oktober 1973 deed hij zijn eerste poging om vast te stellen wie de wettige eigenaar was van de tank.

Hiertoe schreef hij een brief aan de dienst voor invoerrechten en accijnsen te Dartmouth met de vraag tot wie hij zich hiervoor diende te wenden. Hij kreeg het advies zich in verbinding te stellen met de Amerikaanse ambassade in Londen. Deze verwees hem door naar het Defence Supply Agency in Alexandria in de staat Virginia. Van deze instantie ontving Mr. Small in januari 1974 antwoord dat een onderzoek werd ingesteld naar de wettelijke status van de Sherman. Een maand later kwam er een brief van Luitenant-kolonel A.T. Busweld waarin stond dat, hoewel aan de vereisten voor buiten dienststelling van de tank voldoende was voldaan door een verblijf van 31 jaar in zout water, de tank niet kon worden beschouwd als een schip dat in de steek was gelaten. Het zou echter wel mogelijk zijn hem het voertuig te verkopen via de Defence Property Service te Wiesbaden in Duitsland.

| SALE OF GOVERNMENT PROPERTY<br>NEGOTIATED SALES CONTRACT                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                        | CONTRACT NUMBER<br>50-5049-001 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | PAGE 1 OF 1 PAGES |         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------|
| <p>(1) This contract is entered into by and between the United States of America, hereinafter called the "Government", represented by the Contracting Officer executing this contract and the Purchaser below identified. The Government agrees to sell and the Purchaser agrees to buy the material described below in accordance with the <u>General Sale Terms and Conditions, SF 114C, Jan. 1970 ed., incorporated herein by reference</u> and the terms and conditions specified on this and on any continuation pages attached hereto.</p> <p>(2) The Purchaser agrees to make full payment within <u>15</u> days and to remove the property within <u>—</u> days after the date of the notice of award.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                        |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                   |         |
| ITEM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | PROPERTY DESCRIPTION AND LOCATION                                                                                                      | QUANTITY<br>(No. of units)     | UNIT                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | UNIT PRICE        | AMOUNT  |
| 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>LOCATION: Off the coast of South Devon, England</p> <p>SHERMAN TANK (otherwise unidentified) as described on attached Agreement</p> | 1                              | EA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | \$50.00           | \$50.00 |
| <p>PURCHASER REPRESENTS: (Check appropriate boxes)</p> <p>(1) He <input type="checkbox"/> has, <input type="checkbox"/> has not, inspected the property covered by this contract.</p> <p>(2) That he <input type="checkbox"/> is, <input type="checkbox"/> is not, an individual or a small business concern. (See CFR, Title 13, Chapter 1, Part 121, Sec. 121.3-9, for the definition of small business.) (Complete the following only when the total amount shown above is more than \$5,000.)</p> <p>(3) (a) He <input type="checkbox"/> has, <input type="checkbox"/> has not, employed or retained any company or person (other than a full-time, bona fide employee working solely for the Bidder) to solicit or secure this contract, and (b) he <input type="checkbox"/> has, <input type="checkbox"/> has not, paid or agreed to pay any company or person (other than a full-time, bona fide employee working solely for the Bidder) any fee, commission, percentage or brokerage fee, contingent upon or resulting from the award of this contract; and agrees to furnish information relating to (a) and (b) above as requested by the Contracting Officer. (For interpretation of the representation, including the term "bona fide employee", see CFR, Title 41, Subpart 101-45.3)</p> <p>INDICATE WHETHER <input type="checkbox"/> INDIVIDUAL; <input type="checkbox"/> PARTNERSHIP; <input type="checkbox"/> CORPORATION, INCORPORATED IN THE STATE OF</p> |                                                                                                                                        |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                   |         |
| <p>DATE <u>27th August 1974</u></p> <p>NAME OF PURCHASER <u>KENNETH SMALL</u></p> <p>ADDRESS (Street, city, state &amp; ZIP Code. Type or print)<br/><u>The Cove House, Torcross Kingsbridge</u><br/><u>South Devon, England</u></p> <p>SIGNATURE AND TITLE OF PERSON AUTHORIZED TO SIGN THIS CONTRACT (Type or print name and title under signature)<br/><u>Kenneth Small</u></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                        |                                | <p>EXECUTION BY GOVERNMENT</p> <p>UNITED STATES OF AMERICA</p> <p>DATE <u>25 Nov 1974</u></p> <p>NAME AND TITLE OF CONTRACTING OFFICER<br/><u>SALLY S. NAGATA</u><br/><u>Sales Contracting Officer</u><br/><u>(Agency)</u></p> <p>THIS CONTRACT IS AUTHORIZED BY AND NEGOTIATED PURSUANT TO THE FOLLOWING LAW:<br/><u>DPDS Battle Creek Mich R 081612Z May 74.</u></p> |                   |         |
| <p>BUDGET BUREAU<br/>NO. 29-R0022</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                        |                                | <p>STANDARD FORM 114E<br/>JAN. 1970 EDITION<br/>GENERAL SERVICES ADMINISTRATION<br/>FPMR (41 CFR) 101-45.3<br/>114-601</p>                                                                                                                                                                                                                                             |                   |         |

Koopje van de eeuw. Tijdens WOII besteedden de Verenigde Staten zo'n 100 miljard dollar per jaar aan de oorlogsproductie, waarvan 300 miljoen dollar aan het tankprogramma (het centrum van de tankfabricage was het enorme Chrysler Tank Arsenal te Detroit). De aankoop van Kenneth Small was inderdaad een koopje. Zelfs nu nog doet een Sherman al gauw £1.500 tot £5.000.





De British Diver voor anker boven de Sherman op 16 mei. Zij voert de gebruikelijke vlag ten teken dat op de plek duikers bezig zijn. Het schip werd gebouwd in Schotland als motortrawler, maar werd zeven jaar geleden verbouwd voor de Britse Sub-Aqua Club. De Fort Bovisand duikersschool te Plymouth nam haar over en bracht verschillende verbeteringen aan. De boot was een ideale basis voor de berging van de Sherman, met een lage druk compressor voor het opblazen van de hefdrijflichamen en een hoge druk compressor om de zuurstofcilinders bij te laden.

Small schreef in maart naar Wiesbaden en ontving daarop een ontwerp verkoopovereenkomst, met het verzoek een bod op de tank te doen. Small belde mejuffrouw Nagata van het bureau in Wiesbaden en bood de vorstelijke som van een pond sterling. Na loven en bieden werd tenslotte een prijs bedongen van \$ 50 die de administratiekosten voor het opmaken van het contract moesten dekken.

Hierna begonnen de moeilijkheden. De ontvanger van de invoerrechten en accijnsen van scheepswrakken ontving een copie van het verkoopcontract nr. 50-5049-001, waarop deze op 5 augustus 1974 een brief schreef naar het American Defence Property Disposal Office, gevestigd op de RAF-basis Molesworth in Huntingdonshire. In een brief werd een aantal punten opgesomd die de uitvoering van de overeenkomst zouden vertragen. Mr. Small werd meegedeeld dat de onderhandelingen zouden moeten worden beëindigd als zou blijken dat:

- (1) de tank geen materieel zou zijn van de Amerikaanse strijdkrachten en het moeilijk zou zijn te bewijzen dat het een Canadese of een Britse tank was;
- (2) het verboden zou zijn voor een particulier om de tank te kopen;
- (3) een conflict met het gastland zou ontstaan als de tank zou worden gelicht;
- (4) demilitarisering van de tank zou moeten plaatsvinden voordat deze ook maar een centimeter van zijn plaats kon worden gehaald.

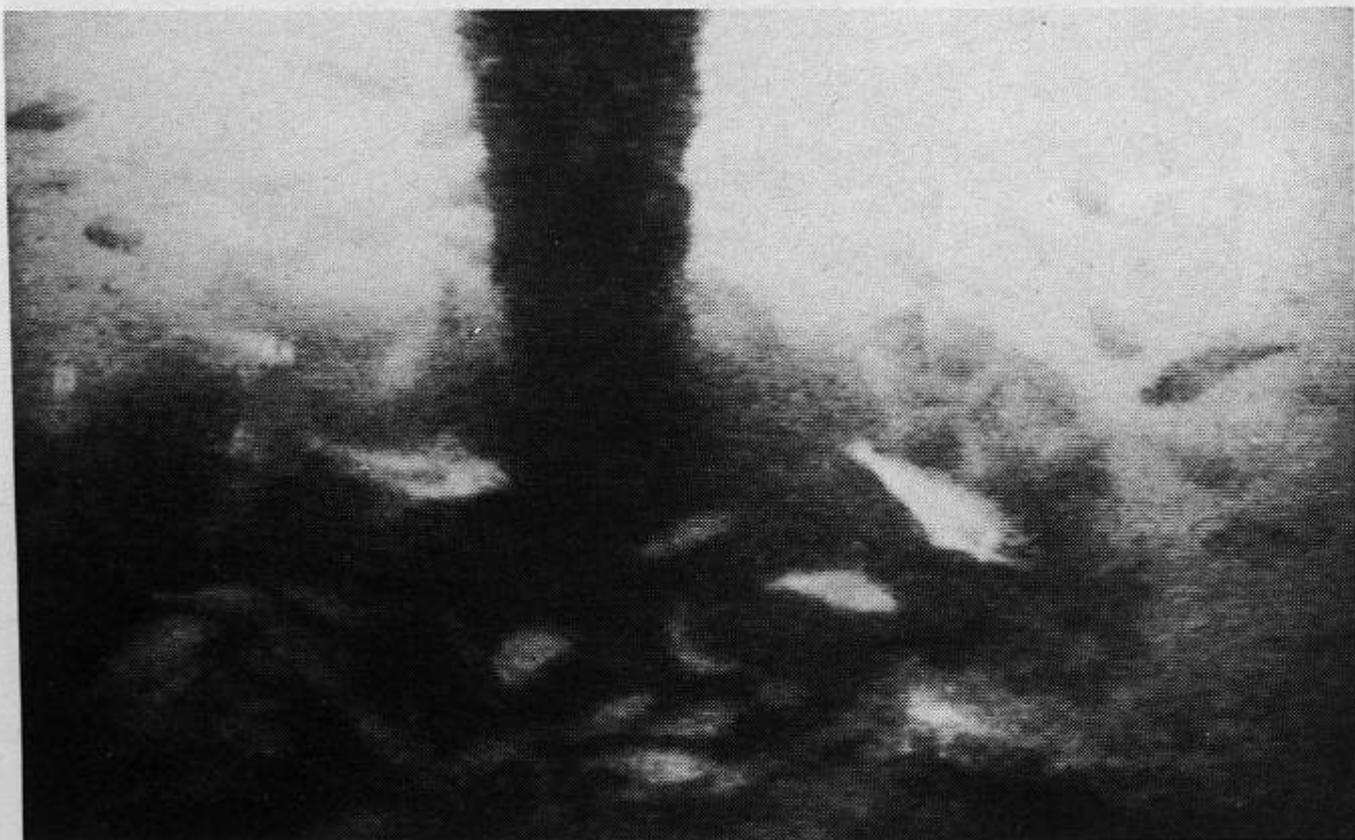
Een functionaris uit Molesworth kwam, op weg naar bovenbedoelde ontvanger te Plymouth, in persoon naar Cove House om Small deze voorwaarden te

overhandigen. De ontvanger schreef op zijn beurt dat na nader overleg, de Amerikaanse autoriteiten hun aanbod introkken om de rechten op de Sherman voor de kust van Torcross, aan hem over te dragen. Verder werd Small meegedeeld dat, indien het voertuig als wrak werd beschouwd, Bomb Disposal (de explosieven opruimingsdienst) en de havenautoriteiten te Devonport verwittigd zouden moeten worden in verband met het onschadelijk maken van mogelijke explosieven aan boord van de tank. Volgens dezelfde brief zou de ontvanger de eigendom vaststellen van ieder stuk materieel dat vanuit de tank aan land zou worden gebracht en zou deze voorts een beslissing moeten nemen omtrent de potentiële aansprakelijkheid met de betrekking tot de BTW en de invoerbelasting.

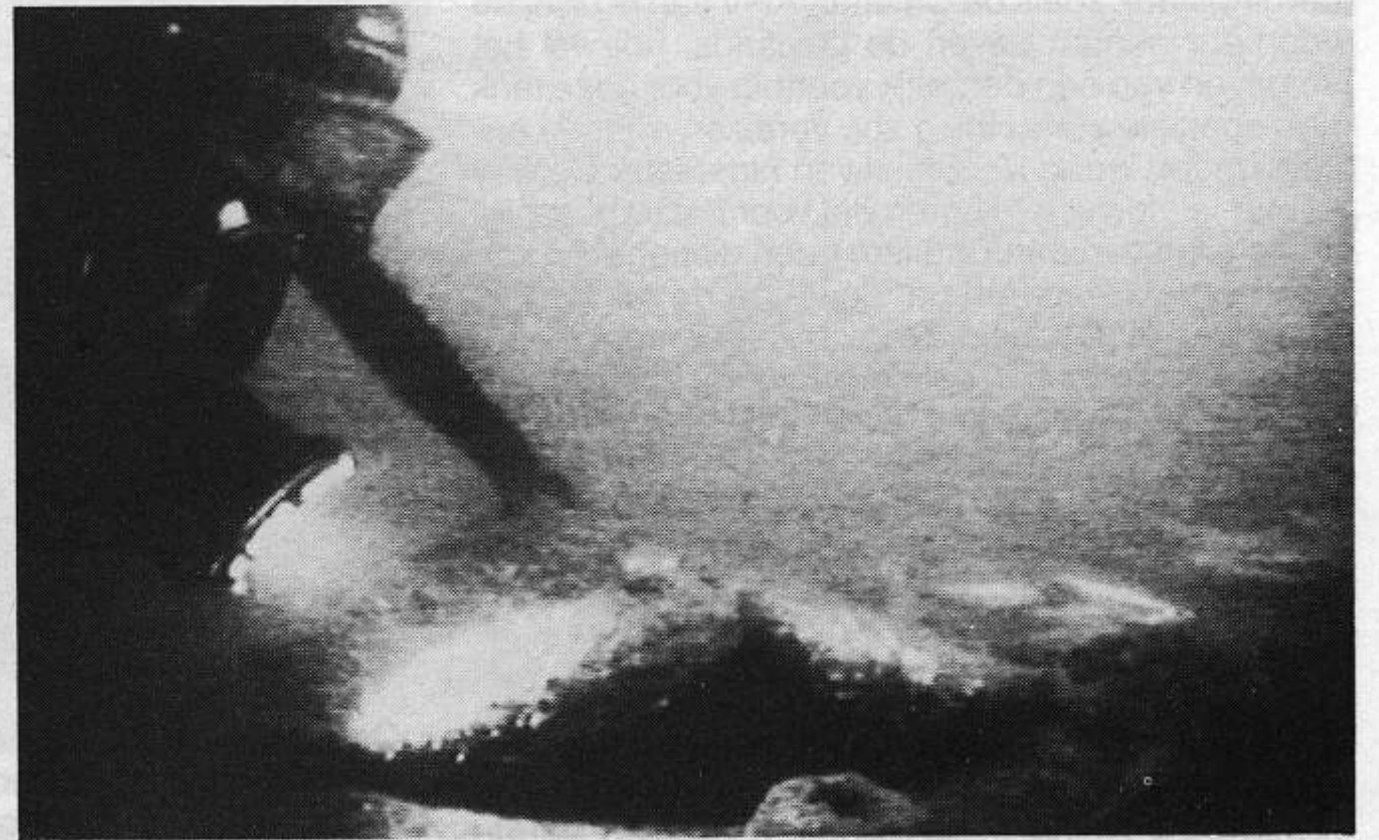
Begrijpelijk was Kenneth Small enigszins van z'n stuk gebracht als gevolg van de obstakels die hem in de weg werden gelegd. Hij zocht daarom zijn heil bij mejuffrouw Nagata in Duitsland. Haar antwoord was eenvoudig en terzake: 'Ik heb gezegd', zei zij, 'dat ik namens de Amerikaanse overheid de tank aan U zou verkopen, punt uit.' Dit bezegelde tenslotte de hele zaak en de koop was tenslotte een feit toen in november 1974 de contra-gesignde overeenkomst arriveerde.

Vanaf die tijd had Small geen andere gedachte dan het lichten van de DD. Hij realiseerde zich echter dat een dergelijke operatie kostbaar zou zijn en lang zou kunnen duren. Gedurende de periode tussen de aankoop in 1974 en de berging in 1984, bracht Mr. Small een indrukwekkende verzameling bijeen van op het strand gevonden voorwerpen, deels afkomstig uit WO II. Daarbij was hij ervan

overtuigd dat de vele gouden ringen die hij had verzameld, afkomstig waren van de mannen die gesneuveld waren tijdens de oefening Tiger. Met de hulp van Derek Cockville, een duiker, en Tony Steer met zijn vlet, was hij er ook in geslaagd de twee schroeven van de Sherman naar boven te halen. Een daarvan bevindt zich nu in Cove House, terwijl Derek Cockville de andere heeft behouden. In 1983 begon Small echter voorlopige plannen te ontwikkelen om te komen tot de oprichting van een bergingsteam. Hij overwoog de operatie op een betrekkelijke rustige manier volledig als een prive-project uit te voeren. Hij bracht de bal aan het rollen door eerst contact op te nemen met de toenmalige voorzitter van de South Hams District Council, Percy Moysey, en de secretaris, Tim Price. Indien de berging zou doorgaan zou er een vaste plaats voor de tank moeten worden gevonden en op 27 oktober verklaarde de Districtsraad bereid te zijn medewerking te verlenen aan voorstellen die ertoe zouden leiden dat de tank in Torcross zou worden tentoongesteld. Ook toonde de Raad zich genegen onderhandelingen te openen met de eigenaars van de twee stukken grond die het meest geschikt leken om de tank te exposeren, om voor het gebruik daarvan de wettelijke toestemming te krijgen. Het eerste stuk lag tussen de weg en het strand. De eigenaar van het tweede stuk, de Herbert Whitley Trust, zou echter de grond beschikbaar stellen. Dit stuk was gelegen aan het zuidelijk eind van de Torcross-parkeerplaats, tussen de hoofdweg en Slapton Ley. De Devon County Council bood hulp aan bij de renovatie en de expositiewerkzaamheden en schakelde daarvoor beëdigd taxateur Mr.



Veertig jaar had de Sherman onder water gelegen, slechts in gezelschap van de flora en fauna der zee.



De plaatselijke duiker en onderwaterfilmer Laurie Emberson wordt hier gefilmd door zijn collega Jeff Goodman.



K.R. Turner in, die optrad namens Gordon Houlder, de voornaamste makelaar in landerijen in County Hall in Exeter.

Majoor A.R. Aylmer van Dolphin Diving Supplies te Dartmouth stelde een onderzoek in naar de kosten en de uitvoerbaarheid van het naar boven halen van de tank. Hij concludeerde dat een hefwerktuig van 40 ton noodzakelijk zou zijn om de zuiging van de zanderige zeebodem te overwinnen. Mr. Small nam ook contact op met het ministerie van defensie voor steunverlening door het leger en voorts met Mr. A.F. Munroe van Fertan Ltd, (preserveringsspecialisten) die de tank zouden moeten restaureren als deze eenmaal op het droge was. In het vroege voorjaar van 1984 begon het organiseren van de bergingsoperatie gestalte te krijgen. South West Commercial Divers deden Kenneth Small het aanbod om de tank naar de kustlijn te brengen en Richard Cummings stelde hem op genereuze wijze, zonder kosten, materieel uit zijn firma beschikbaar waarmee de tank op het strand zou kunnen worden gebracht. Tony Gregory van South West Recovery te Saltash in Cornwall deed het prachtige aanbod om op gelijke voorwaarden zijn voertuigen met krachtige hijskranen in te schakelen als hij behoefte zou hebben aan extra 'spierkracht'.

Small had de Amerikaanse ambassade reeds benaderd, denkend dat men van die zijde mogelijk hulp zou willen verlenen, of betrokken zou willen worden bij de berging van een voormalig VS-voertuig. Toen hij geen antwoord ontving deed hij een nieuwe poging. Hierop werd hem medegedeeld dat het geen Amerikaans overheidsbeleid was dergelijke ondernemingen te financieren, nog afgezien van het feit dat er in Engeland geen geschikte hefwerktuigen aanwezig waren.

Ook het ministerie van defensie werd opnieuw aangeschreven. Nu verschenen in Torcross binnen twee dagen ritmeester David Cowley en korporaal Chris Rothwell, van het 3e Royal Tank Regiment om ter plaatse de situatie op te nemen en vast te stellen welk bergingsmaterieel benodigd was. Terwijl dit onderzoek gaande was, verscheen voor de kust van Slapton Sands HMS *Datchet*, een duikersvaartuig, om na te gaan of zich nog explosieven aan boord van de tank bevonden. Gedurende de drie dagen dat de *Datchet* boven de tank dreef, haalden mariniers van de Bomb Disposal Unit uit Devonport met een zuigerinstallatie zoveel mogelijk zand weg bij de tank. Tijdens deze operatie werden geen explosieven of stoffelijke resten gevonden.

Met het vertrek van het marinevaartuig, keerde de aandacht terug naar het strand. Ritmeester Cowley had vastgesteld dat twee Leyland Hippo bergingsvoertuigen nodig zouden zijn om de Sherman op de kiezen te slepen als deze eenmaal op het strand stond. Intussen belde Small naar de South West Commercial Divers met de vraag of zij nog steeds in staat waren de lichte van de tank uit te voeren. Tot zijn schrik hoorde hij echter dat zij niet langer in de mogelijkheid verkeerden hem te helpen in verband met andere werkzaamheden. Zijn ontsteltenis sloeg echter om in grote vreugde toen de duikerschool in Fort Bovisand te Plymouth zich bereid verklaarde om bij wijze van oefening de berging uit te voeren.

Op het toneel verschenen ook de mariniers die in Lympstone waren gelegerd. Zij oordeelden dat een bergingstank zoals de Chieftan ARV van 60 ton, de voorkeur genoot boven de Leylands, hoewel het vrijgeven van een dergelijk voertuig voor deze tank een speciale vergunning zou vereisen. Binnen enkele dagen kreeg Mr. Small van ritmeester Cowley echter telefonisch te horen dat voor het terbeschikkingstellen van een Chieftan geen dispensatie kon worden verkregen en dat daarmee de rol van het leger was uitgespeeld. Small belde daarop het ministerie van defensie dat hem vertelde dat het leger zich had teruggetrokken omdat het verzoek niet via de juiste kanalen was gelopen, een procedure fout dus. Hem werd ook meegedeeld dat, zelfs indien het leger steun had verleend, een bedrag van £5000 of £6000 in rekening zou zijn gebracht als de hele operatie op niets zou zijn uitgelopen. Ook als de Leylands tijdens het gebruik zouden komen vast te zitten, zou het inschakelen van een ARV om ze los te trekken, de kosten enorm hebben doen stijgen. (De zaak werd verder bijna bedorven, toen op donderdag 10 mei in de *Plymouth Evening Herald* een bericht verscheen als zou kapitein ter zee Pow, stafchef van de vlagofficier te Plymouth, hebben verklaard dat de tank niet naar boven gehaald kon



Toen het leger geen assistentie meer wilde geven, kwam Tony Gregory te hulp met zijn Leyland Mastifs. Beide voertuigen waren door Gregory gemodificeerd door het plaatsen van lieren die legertanks tot 100 ton konden ophijzen.

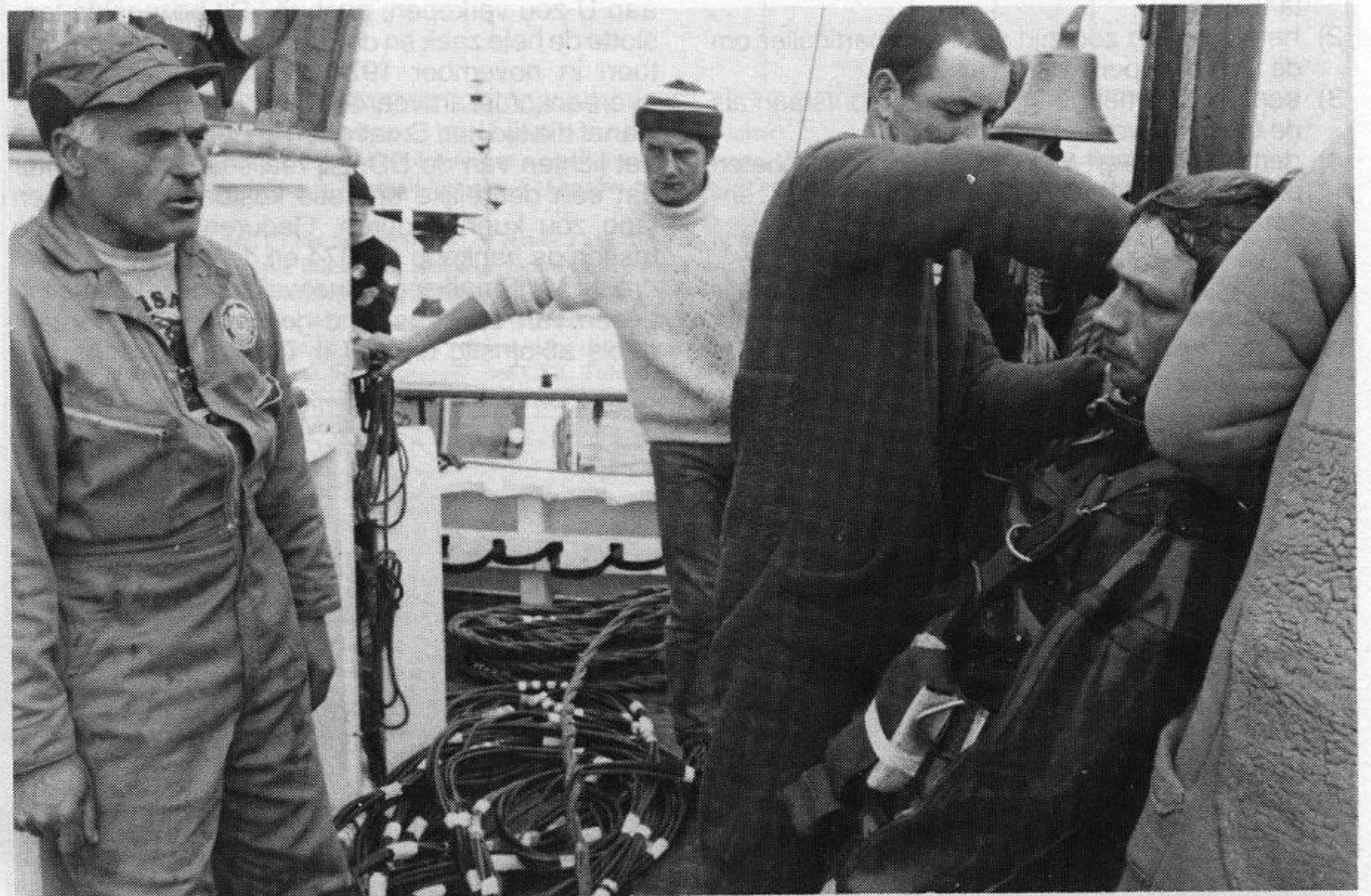
worden 'zonder toestemming van de marine'. Gelukkig bleek Pow onjuist te zijn geciteerd. Wat hij in werkelijkheid had gezegd was dat de marine de tank nooit zou mogen lichten zonder zijn toestemming.)

Nog met een dag te gaan voordat de onderneming een aanvang zou nemen, zat Small zonder hijscapaciteit. Op dit ogenblik, letterlijk te elfder ure, kwam Tony Gregory met zijn firma, de South West Recovery, te hulp door belangeloos twee voertuigen met hijskraan beschikbaar te stellen.

Op dinsdag 15 mei begon de eigenlijke berging. De *British Diver*, het duikvaartuig van Fort Bovisand, meerde langzij de witte boei die tot dat ogenblik het enige markeringspunt van de gezonken Sherman was geweest. De duikers-in-opleiding, pas begonnen aan hun cursus te Bovisand, maakten voor het eerst kennis met de taak die hen de komende vijf dagen veel hoofdbreken en hartzeer zou kosten. Gedurende de twaalfweekse opleiding, die \$6000 kost, zouden de duikers vele malen de zeebodem bezoeken, maar deze onderneming beschouwden zij als een bijzondere uitdaging. Zij be-

gonnen hun karwei onder leiding van Bill Doughty, die tevens was belast met de behandeling van alle kwesties die met het duiken verband hielden.

Eerste taak was de plek rondom de tank zoveel mogelijk te ontdoen van visnetten, touwen en andere rommel, zodat begonnen zou kunnen worden met het aanbrengen aan de tank van vier hefdrijflichamen die een waterverplaatsing hadden van elk 10 ton. De omstandigheden tijdens het duiken waren niet zonder gevaar met een gemiddelde tijdstroom van 2½ tot 3 knopen en een zicht van nooit meer dan een centimeter of 45. De acht duikers waren Gerry Carroll (leider van de onderwaterploeg), Andy Lundie, Adrian Gillies, Chris Snape, Nigel Bishop, Ken Gillit, Joe Muriel en Danny Walker, aangemoedigd en geassisteerd door hun instructeur, Peter Barnadis. Allen droegen 'droge' pakken gedurende de operatie. Bij deze duikersuitrusting bevindt zich een luchtlag tussen de binnenzijde van het pak en het ondergoed van de duiker, waardoor een langere periode van isolatie tegen de koude aan de buitenzijde



Op het laatste moment deed ook Fort Bovisand mee aan de berging door getrainde duikers beschikbaar te stellen. Hier stelt Bill Doughty vragen aan Gerry Carroll die zojuist van een inspannende duik is teruggekeerd. Adrian Gillies helpt hem uit zijn duikerspak, terwijl Danny Walker toekijkt. Wat de jongens eventueel aan ondervinding te kort kwamen, werd goedgemaakt door hun vastberadenheid toen het menens werd.





wordt bereikt. Dit in tegenstelling tot 'natte' duikerspakken die deze voorziening niet hebben en het lichaam van de duiker warmte moet afstaan om op temperatuur te blijven bij doorsiepielen van water, dat de huid nat en koud maakt.

De duikers waren voor de zuurstofvoorziening afhankelijk van de *British Diver* die zich boven hen bevond. Zij droegen Kirby Morgan helmen en waren via een slang met de luchtpomp aan dek van het schip verbonden. In totaal zaten zij met vier lijnen aan het schip vast: de reeds genoemde slang voor de luchttoevoer, een telefoonlijn, een redtingslijn vastgemaakt aan het middel van de duiker en een slang voor hun Pneumo-dieptemeter. Dit uiterst nauwkeurige apparaat is in beginsel zeer eenvoudig en veel accurater dan andere peilmethoden. De werking komt neer op het blazen van lucht naar het op de borst van de duiker bevestigde open einde van de slang. Deze wordt afgesloten, waarna de tegendruk van het water aan de bovenzijde van de slang, aan boord van het schip in meters of voeten kan worden afgelezen.

Iedere duiker was op twee manieren verzekerd tegen het wegvallen van de luchttoevoer. Indien de hoofd luchtpomp aan dek het zou begeven, dan zouden onmiddellijk zuurstofcilinders aan de dekinstallatie van de desbetreffende duiker worden bevestigd en worden verbonden met diens luchttoevoersysteem. Als ook deze voorziening zou uitvallen kon de duiker nog gebruikmaken van een 'noodvoorraad' die hij in een fles op zijn rug droeg. Het werd spoedig duidelijk dat, in verband met de getijstroom, een van de voornaamste problemen voor de duikers de opwaartse druk was. Dat betekende dat extra gewicht meegenomen moest worden, zodat de duikers, inclusief hun uitrusting, in totaal een bepakking hadden van 24 kg.

Op woensdag 16 mei begonnen 's ochtends om 06.00 uur bij bewolkte hemel, maar kalme zee de werkzaamheden op het strand en aan boord van de *British Diver*. Een CAT 977 vrachtwagen van de fabriek van Cummings was op het strand al begonnen zand te verwijderen om het aan land trekken van de tank te vergemakkelijken. Op de parkeerplaats tegenover de weg die lang het strand loopt, stond Tony Gregory gereed met zijn mannen; Dave Parsons, Peter Jeffrey en Graham Davis. Zij hadden twee voertuigen, allebei 6 x 6 Leyland Mastifs met een wielbasis van 8 meter, elk wegend 17 ton en uitgerust met hijskranen voor legertanks. Een voertuig kon een trekkracht ontwikkelen van 100 ton op een afstand van 140 meter, waarbij een

**Woensdag. Andie Lundie zet zijn Kirby Morgan helm af, terwijl Nigel Bishop bezig is aan zijn afdaling naar de tank. De sterke stroming en een zicht van bijna nul, maakte het aanbrengen van de hijsklemmen tot een lastig karwei.**

kabel werd gebruikt die een diameter had van 2½ cm. Het andere voertuig was op dezelfde wijze uitgerust, doch met een hogere versnelling, waardoor de trekkracht slechts 80 ton bedroeg. Als ballast was de bodem van het achterste deel van elke auto gevuld met beton dat op zijn plaats werd gehouden door een schotelanker dat recht onder het A-vormige carrosserieframe was bevestigd, daarbij de achteras vrijlatend. De relatieve afstanden van de middenlijn naar de vooras, gaven het voertuig een stabiliteit als een zware last moest worden gehezen.

In de loop van de ochtend had zich een grote menigte verzameld en Television South West wachtte

vol hoop op het strand. De staf van het Slapton Ley Field Centre, het wildreservaat vlak achter het strand, maakte het mogelijk de *British Diver* van nabij te observeren met de opblaasbare *Zodiac*, terwijl visser Chris Venmore uit Torcross inmiddels de eerste van vele trips maakte met zijn *Nikki V* naar de bergingsplaats.

De duikers zelf waren nu aan het karwei gewend. Het werk aan de Sherman bleek overigens zeer vermoeiend en het in de duisternis onder water vinden van geschikte ankerpunten voor de onhandzame, nog op te blazen drijflichamen, was erg lastig. In het bijzonder toen de vier voornaamste hijspunten op de gietijzeren romp te veel door cor-



**Westward Recovery, Aqua Power, Fertan en Cummings stonden alle gereed om hun belangrijke taak te vervullen. Woensdag en donderdag leverden slechts frustraties op voor de toeschouwers. Op zee was weinig te zien en zij moesten tot zaterdag wachten voordat er iets spectaculairs gebeurde.**





Donderdag, 21.50 uur - de Sherman verlaat haar natte graf.

roserie aangetast bleken om nog van enig nut te kunnen zijn. Ondanks hun extra gewicht, waren de duikers, als gevolg van de sterke stroming, maar nauwelijks in staat zich op de bodem van de zee staande te houden. Meestentijds dreven zij horizontaal, waarbij zij zich met een hand vasthielden en de andere gebruikten voor werk aan de tank. Dit betekende natuurlijk ook dat de weg onder water, van schip naar tank, nog al enige tijd in beslag nam. Wanneer een duiker naar de *British Diver* terug keerde dreef hij, na de tank te hebben losgelaten, een aanzienlijk eind af en werden voor het eerst bellen aan de wateroppervlakte gezien op een plek die bij verre na niet meer loodrecht boven de tank lag. Iedere duiker legde zó, veel meer af dan de afstand van omstreeks 20 m tussen het wateroppervlak en de bodem. Ondervraging over het verloop van zijn verblijf bij de tank met het doel de volgende duiker zoveel mogelijk informatie mee te geven, begon onmiddellijk nadat degene die boven was gekomen zijn duikershelm had afgezet. Soms was de man echter zo vermoeid, dat hij nauwelijks overeind kon blijven, laat staan antwoord geven op de bijzonderheden zoekende, puntige vragen van Bill Doughty.

Naarmate de woensdag verstreek werd Kenneth Small, toen er maar niets scheen te gebeuren, bestormd met vragen door journalisten die op zoek waren naar nieuws. Zijn vertrouwen in Bill en de duikers was echter zeer groot en Small's antwoord was steeds hetzelfde: 'Kom later terug als de tank op het strand staat; dan krijgt U Uw verhaal'.

Driekwart mijl uit de kust heerste tegen het vallen van de avond bij de bemanning van de *British Diver* vermoeidheid en een wat gedrukte stemming in verband met de langzame voortgang. Een van de tank losgeslagen drijflichaam, betekende dat iedere mogelijkheid om nog die dag het gevaarte naar boven te halen was verkeken. Deze hefdrijflichamen waren kosteloos ter beschikking gesteld door J.W. Wise Automarine uit Norfolk. Deze firma was betrokken geweest bij, of was nog bezig met de berging van de *Mary Rose*, het naar boven halen uit Loch Rannoch van een Victoriaans stoomjacht, het uit zee opduiken van een Gloster Meteor bij Littlehampton in Sussex en het bergen van een Wellington bommenwerper die op 75 m diepte in Loch Ness lag. Ieder drijflichaam kostte £1650 en was gemaakt van geel kunststof dat tegen een stootje kon. In de bodem zaten gaten om de lucht te laten ontsnappen als het vanaf de zeebedding omhoog kwam en de druk minder werd. Om op een diepte van 20 meter 10 ton zeewater te verplaatsen, moet rekening worden gehouden met een equivalent van 3 atmosfeer. Dit betekent dat elk drijflichaam (wegende 92 kg en in opgeblazen toestand 5 m hoog, met een diameter van 3 m) uiteindelijk 100 m<sup>3</sup> lucht bevatte.

Donderdag was het weer en daardoor het zicht veel beter. De zee vertoonde slechts een lichte deining en Bill Doughty had het plan de tank boven te halen gedurende de avond. De werkzaamheden waren er de hele dag op gericht om dit doel te bereiken. Omdat iedere duiker lange tijd op de bodem bleef, waren er steeds minder duikers beschikbaar naarmate de dag voorbijging. Bij meerdere duiken op een dag, gold de regel dat iedere man tweemaal per dag, maximaal 65 minuten per afdaling onder



Donderdag, 19.20 uur - het drijflichaam van 5 ton is losgeslagen.

water mocht blijven bij een diepte van 20 meter en bij hoog water. Bij de tweede duik moest rekening worden gehouden met de druk waaraan hij reeds had blootgestaan en met zijn decompressie pauzes. Hierdoor moesten kortingen op de verblijfsduur onder water worden toegepast, zodat iedere man bij de tweede duik slechts 30 minuten op de zeebodem verbleef.

In de vooravond was alles in gereedheid voor het

naar boven halen van de tank. De lage druk compressor leek wel uren onophoudelijk te zijn bezig geweest om de vier heflichamen van 10 en een van 5 ton waterverplaatsing, op te blazen. Om 19.20 uur, toen het eerste heflichaam naar boven kwam, kondigde veel beroering aan het wateroppervlak zijn komst aan. Aanvankelijk werd hierop vanaf de *British Diver* gereageerd met een donderend hoerageroep, dat echter wegstierf toen alleen het 5-ton heflichaam, dat was losgeslagen van de tank, naar



Vrijdag, 08.00 uur. Aan de grond in bijna 8 meter diep water, 150 meter uit de kust. Kenneth Small kijkt toe, terwijl de Zodiac bij opkomend hoog water de tank richting strand duwt.





Met de Leyland dwars over de weg, werd de kabel gevierd om vast te maken aan de nog half onder water liggende tank.

boven kwam. Iedereen aan boord voelde zich verslagen. Besloten werd die avond nog een poging te wagen, nu het vloed zou zijn voor 10.00 uur 's avonds. Een duiker ging onmiddellijk te water aan de achterkant van het schip waar het drijflichaam ronddobberde en waar de *Zodiac*, met Bill Doughty en twee duikers aan boord, spoedig langszij kwam. Het binnenhalen van de opgeblazen zak was een langdurig en ingewikkeld karwei. Vermoeid en gedesillusioneerd als zij waren, en terwijl het snel donker begon te worden, slaagden de mannen er tenslotte in het drijflichaam te bergen, waarna duikers onmiddellijk de diepte weer opzochten om het apparaat opnieuw aan de geschutskoepel te bevestigen. Ongeveer een uur later was alles opnieuw in gereedheid om een nieuwe poging te wagen en iedereen aan boord van de *British Diver* en van de *Nikki V* wachtte gespannen af, terwijl het inmiddels bekende geluid van de compressor de avondstille verbrak. Plotseling verschenen er in een grote omtrek luchtbellen, het water borrelde, en de bovenkanten van twee 10 ton heffichamen vetoonde zich korte tijd boven het oppervlak... maar verdwenen toen weer. Hoewel fysiek aangeslagen, gingen twee vastbesloten duikers opnieuw de zee in om de situatie te taxeren. Wat in feite was gebeurd was dat de heffichamen te snel waren gestegen nadat de *Sherman* plotseling van de bodem was losgekomen, hierdoor ontsnapte te veel lucht, waardoor zij weer naar beneden zakten. Op dat moment raakten de duikers het contact kwijt met de luchtslang naar de heffichamen waaraan zij zich vasthielden, en een potentieel gevaarlijke situatie ontstond toen elk van de duikers in een andere richting ging zoeken. Wonder boven wonder ontmoetten zij elkaar weer aan de achterkant van de tank en de luchtslang bevond zich, onwaarschijnlijk genoeg, tussen hen in, terwijl de tank 0.60 tot 0.90 m boven de bodem zweefde. Het pompen begon opnieuw en om 21.50 uur kwamen de heffichamen weer aan de oppervlakte, dobberden op het water en bleven in zicht.

Nu begon het werk om de *Sherman*, hangende aan de vijf heffichamen, zo dicht mogelijk bij het strand te krijgen voordat het afnemend getij te ver was gevorderd. Het probleem was echter hoe het anker te lichten en de ligplaats te verlaten, zonder dat de *British Diver* door de snelle ebstroom over de opgeblazen heffichamen en de touwen die aan het achterschip zaten, zou worden getrokken. Het antwoord op dit probleem werd gegeven toen Chris Venmore aanbood met de *Nikki V* de boeg van het schip rond te draaien. Met haar 221 pk Volvo Penta, woelde zij de zee om, een stroom wit schuim achter zich latend, waarna zij de *British Diver* langzaam naar bakboord verplaatste, richting strand. Om 22.15 uur begon het binnenhalen over een afstand van driekwart mijl.

Aangezien aan land een richtpunt vereist was om de 'helling' te markeren waarlangs de tank op het strand zou worden getrokken, verliet de *Nikki V* het andere schip en zette koers naar de kust, opdat ritmeester Cowley de koplampen van zijn auto kon aandoen die dan als baken konden dienen. Langzaam maar zeker naderde het duikersvaartuig de kust, soms breedzij liggend door de sterke stroming die de *British Diver* en haar buit trachtte weg te doen drijven naar de andere kant van Start Bay. De *Nikki V* bewoog zich voortdurend heen en weer tussen wal en schip met schijnwerpers aan om Peter Barnardis, de kapitein van de *British Diver*, een beter zicht te geven op de steeds meer afnemende afstand tussen zijn schip en het strand. Daar had zich een grote menigte verzameld, aangehouden door de zich op de plaatselijke radio elk uur herhalende nieuwsuitzendingen over de bergingsoperatie. In feite had de lokale overheid de avond tevoren een soort bekendmakingssysteem in het leven geroepen om met een gedetailleerd verslag het publiek op de hoogte te houden van de vorderingen die werden gemaakt op zee, waar overigens niet veel te zien was omdat alles zich onder het oppervlak afspeelde.

Dit hielp ongetwijfeld allerlei geruchten over de kostbaarheid van de operatie (gesproken werd van £ 1 miljoen) en het gebruik van het verkeerde materiaal, de kop indrukken.

Om ongeveer 23.10 uur raakten de rupsbanden op plusminus 150 m uit de kust de grond, waar de diepte nog ongeveer 7.50 m bedroeg. De *British Diver* maakte los en de *Nikki V* keerde terug naar haar ankerplaats in Dartmouth. Toen de klok het middernachtelijk uur aankondigde, gingen de laatste hardnekkige kijkers naar huis, terwijl in Cove House Kenneth Small nog steeds, zenuwachtig en vermoeid, in onzekerheid verkeerde en zich bezon op het hele gebeuren.

Vrijdagmorgen waren de weersomstandigheden buitengaats veranderlijker toen de *Zodiac* de tank, bij opkomend tij, door er zachtjes tegen aan te stoten, steeds dichterbij de kant duwde. Op het strand bevond zich een vertegenwoordiger van de South Hams Council, Mr. A.J. Smirk. De DAF-dieplader van de fabriek van Cummings verscheen met de 13 tons Poclain 60 graafmachine en spoedig daarna haalde Tom Tucker de eerste volle bak met aarde op om de expositie-plek voor de tank in gereedheid te brengen.

Tony Gregory, die sinds dinsdagmorgen voortdurend had gereed gestaan met zijn hijskranen, bracht zijn Leyland met 100 ton trekkracht in gereedheid, en verplaatste deze met de achterkant naar het talud van het parkeerterrein. Daarna stak hij zijn spade in de grond. De 27 ton Caterpillar 977 werd achterstevoren het strand opgereden en aan de achterkant ervan werd een zwaar hijsblok bevestigd. Toen om 14.40 uur de *Sherman* opnieuw, nu op 50 meter uit de kust, aan de grond liep, werd de kabel aan de katrol van de Caterpillar vastgemaakt en uitgerold tot aan de nog steeds onder water hangende tank en daaraan bevestigd. De onverstoerbare plaatselijke agent hield intussen de enthousiaste toeschouwers in bedwang. Het binnenhalen begon en de gele heffichamen begonnen zich weer te verplaatsen in de richting van het strand. Helaas brak de kabel op het punt waar deze aan de tank vastzat, waardoor er een aanzienlijke vertraging ontstond bij het zoeken naar een nieuw bevestigingspunt. Naarmate de middag verstreek, werd het steeds moeilijker de Caterpillar op haar plaats te houden op de los liggende kiezels, totdat om 19.00 uur, de Caterpillar, in plaats van de tank aan wal te trekken, aan de achterkant steeds verder in de strandbodem wegzakte, waardoor de neus op alarmerende wijze omhoog ging wijzen en de chauffeur, Kim Tucker, enkele angstige momenten beleefde. Door de Poclain op het strand te brengen en deze aan de voorzijde van de Caterpillar te bevestigen, kon het probleem echter worden opgelost en de *Sherman* begon zich weer in de richting van het strand te verplaatsen.

Enkele meters uit de kust ligt een drie meter hoge zandbank bestaande uit kiezels e.d. Toen de *Sherman* dit obstakel wilde nemen, brak de ketting die de tank met de Caterpillar verbond. In dit stadium schatte men dat op de lier een kracht werd uitgeoefend van 400 ton.

Laurie Emberson (bedreven duiker ter plaatse en maker van onderwaterfilms), maakte opnames van de tank tijdens de laatste fases van zijn onderwater-bestaan. Om 20.45 uur verscheen hij aan het wateroppervlak, zittend op de bovenbouw van de



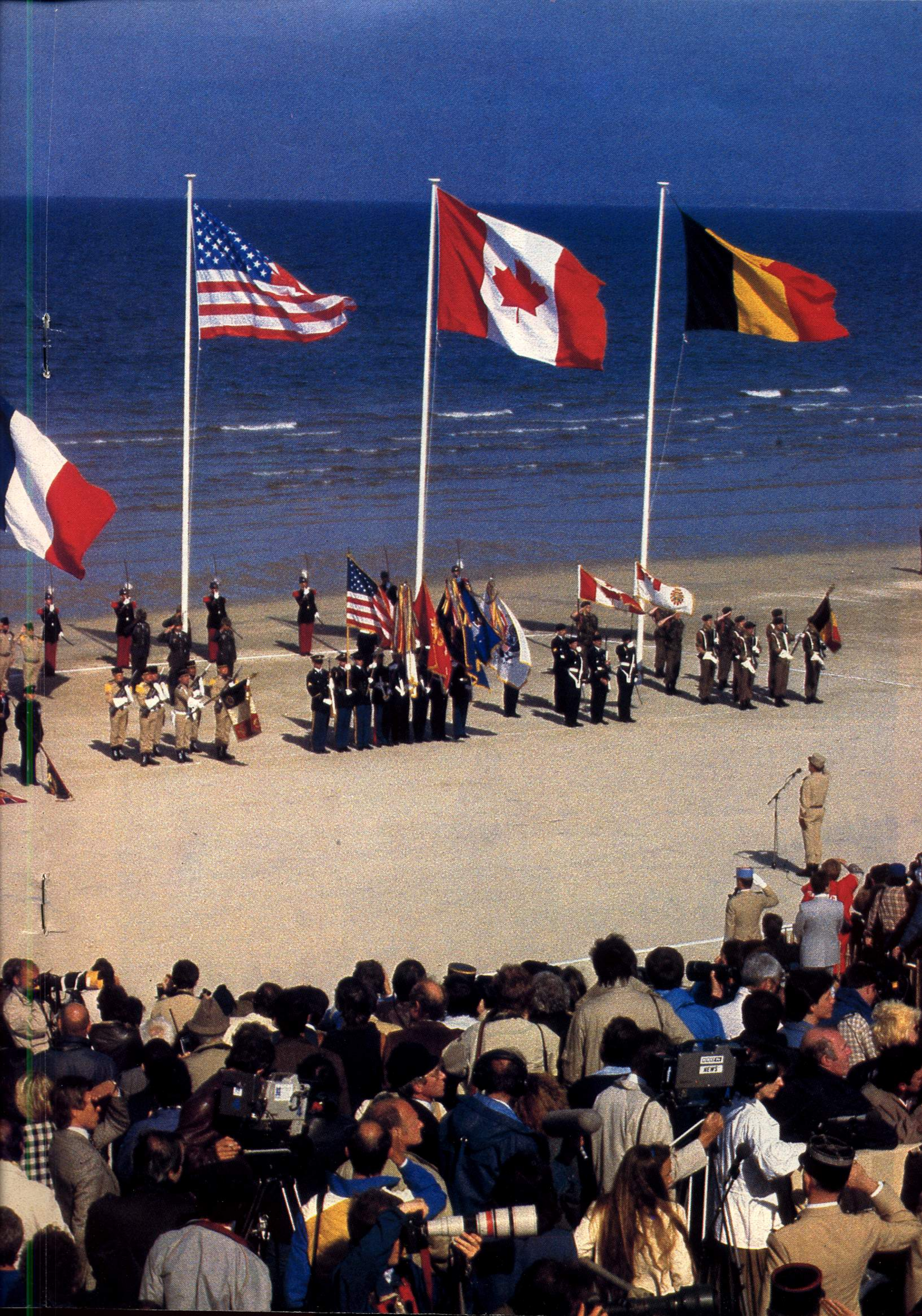
De 27 ton Caterpillar van de firma Cummings, die was ingezet om een oprit op het strand en bij het aarden talud rondom de parkeerplaats te maken,

werd midden op het strand geplaatst om met een katrol de trekkracht te vergroten.













Beide voertuigen werden door het gewicht van de tank langzaam omhooggetrokken toen op de lier een kracht werd uitgeoefend van zo'n 400 ton.

Sherman, terwijl het achterste deel van de geschutskoepel door de golven heen brak. Een half uur later waren koepel, achterdek en 75mm kanon geheel boven water. Kenneth Small probeerde dit feit te vieren door op de tank te klauteren en er, als bij de tewaterlating van een schip, een fles champagne tegen kapot te slaan. Het Franse glas bleek echter sterker dan Amerikaans staal en hij moest het een tweede keer proberen om te zorgen dat de fles inderdaad brak.

Om 20.40 uur, toen de lieren hun werk stopten, en de met mossels bedekte romp, evenals de aandrijfwielen, zichtbaar waren, begon Streve Bielby van de onderwater explosieven opruimingsdienst te Plymouth en gestationeerd op HMS *Drake*, de Sherman te doorzoeken op de aanwezigheid van munitie die zich aan boord zou kunnen bevinden. Alles wat werd gevonden was echter niet meer dan een uitzonderlijke grote, dode zeepaling en het sein werd op veilig gesteld om de eerste voorbereidselen te treffen voor de preservering van de tank. Essentieel in dit verband was dat het metaal geheel vrij moest worden gemaakt van zout water om verdere roestvorming te voorkomen. Deze taak werd gegeven aan Aqua Power uit Ugborough bij Plymouth die de tank geheel van binnen en buiten moest schoonmaken. Lenn Watts, Alan Davis en Bernie Parsons van Aqua Power werkten de hele vrijdagnacht door met hun hoge druk waterkanonnen waarmee zij zonder veel moeite de tank in een blank metalen voertuig veranderden. Tijdens deze arbeid verscheen er weer een reusachtige zeepaling op het toneel, nu een levende, die van onder de

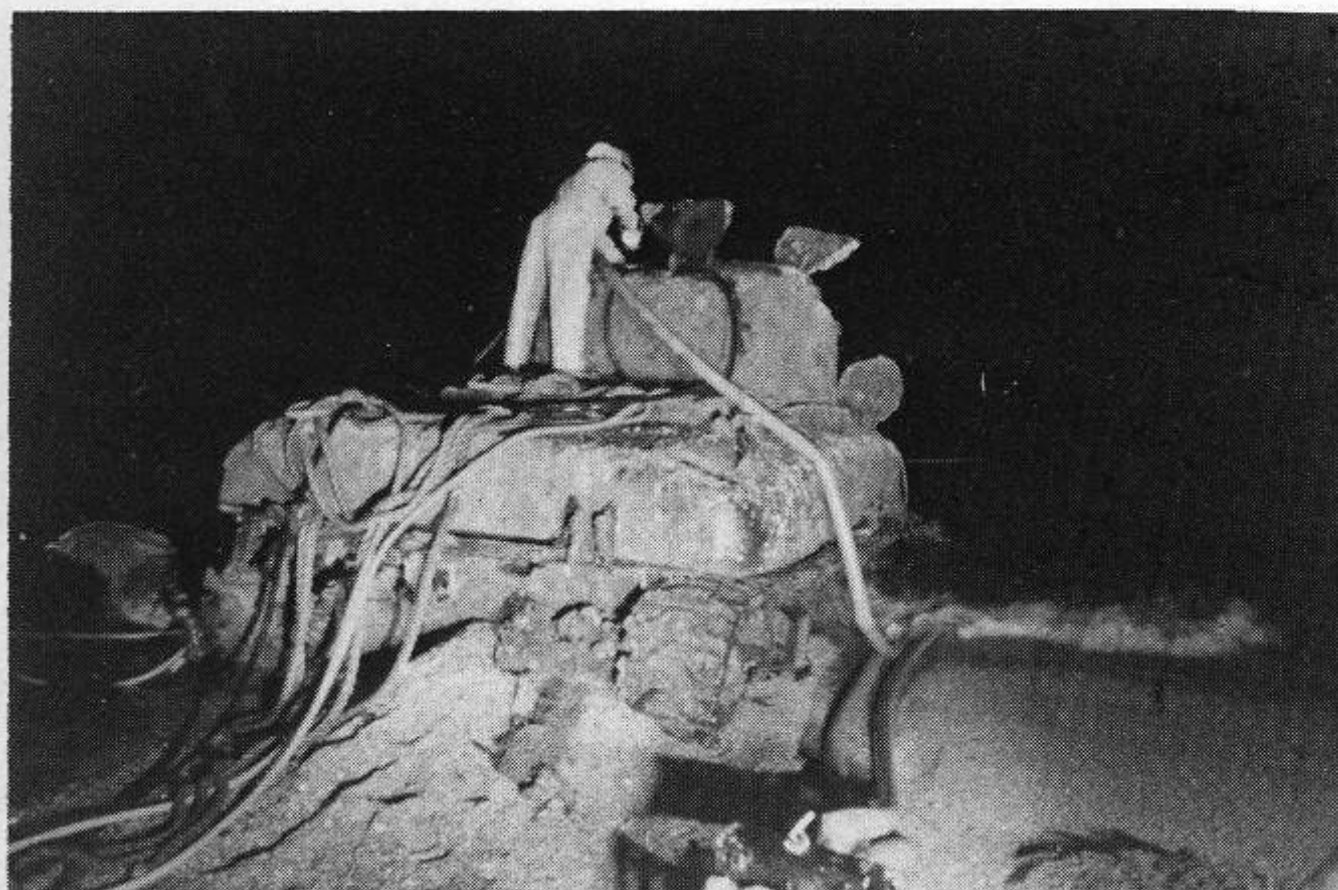


Het moment waarop iedereen had gewacht - de geschutskoepel breekt door de golven. Laurie Emberson had de laatste ogenblikken van de tank gefilmd terwijl deze nog onder water was.



Het moment waarop hij had gewacht - Kenneth Small klauterde op de tank en sloeg er een fles champagne tegen kapot, als bij de tewaterlating van een schip.





Even voor middernacht begon Len Watts van Aqua Power aan het smerige karwei om negen ton slib uit de tank te zuigen en deze met een waterkanon



te bewerken. De straal daarvan is zo krachtig dat de geheel met schelpen bedekte tank in een blank metalen voertuig werd veranderd.

motorkap vandaan kwam en zich kronkelend in de richting van het strand begaf. Met enig beleid kon hij naar zee worden teruggewezen om aldaar een nieuwe behuizing te vinden.

Zaterdagmorgen waren de mannen van Aqua Power nog steeds hard aan het werk. Het grootste deel van de buitenkant van de tank was nu schoon, terwijl zij uit het binnenste een grote hoop slib hadden gehaald. De schoonmaakoperatie werd toen beëindigd, waarop het binnenhalen met de lier kon beginnen. Om 10.45 uur brak echter de kabel opnieuw. Tegen het middaguur had Westward Recovery deze weer bevestigd, waarna het trekken werd hervat. Om 12.30 uur stopte het werk om de firma Fertan Ltd van binnen en buiten de eerste laag coating aan te laten brengen. Na de lunch werkte de lier weer en om 15.15 uur bereikte de DD tenslotte de landzijde van het strand - veertig jaar te laat. Toen de Sherman eenmaal stevig beton onder zich voelde, gebeurde er iets merkwaardigs. Om 16.20 uur kwam met een ontzettend gekraak en het vermalen van achtergebleven mossels, het gehele aandrijfwerk als het ware weer tot leven, met het gevolg dat de tank zich met hetzelfde gemak voort-

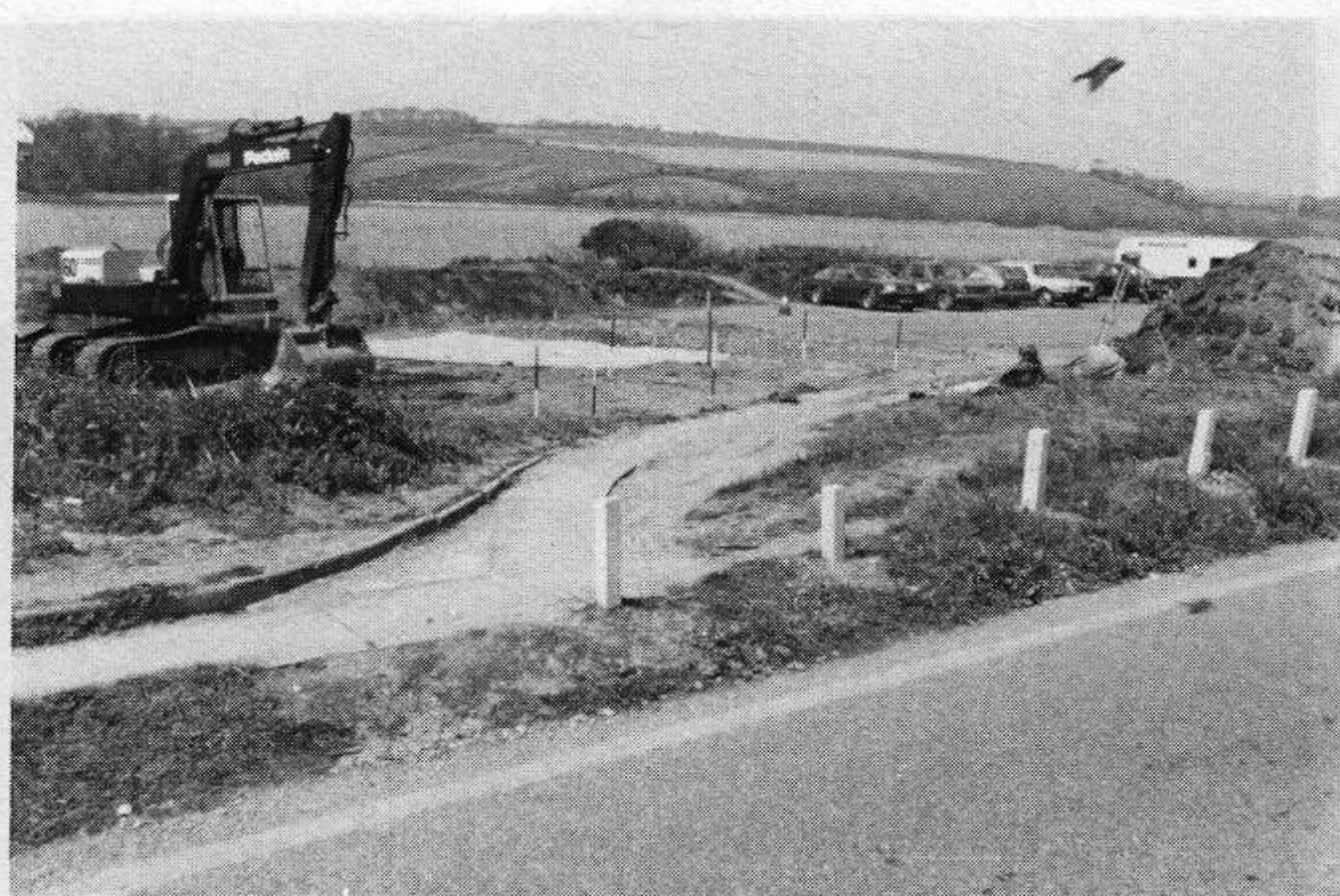
Onder: 'The morning after the night before'. Geheel getransformeerd en gereed voor de Fertan behandeling.







Ritmeester David Cowley van het 3e Royal Tank Regiment, bezig de laatste rustplaats van de DD te markeren op een stuk land dat geschonken werd



door de Herbert Whitley Trust, gelegen naast de Torcross parkeerplaats en aan de rand van Slapton Ley - het zoetwater wildreservaat.



Een andere opmerkelijke gebeurtenis vond plaats op zaterdag toen de Sherman vaste grond onder zich kreeg en plotseling het gehele aandrijf-

werk weer tot leven kwam en de tank met gemak de weg overstak. Op de achtergrond het strand dat de DD in 1944 niet bereikte.



Eenmaal op de parkeerplaats volgde een week lang de Fertan behandeling. Alan Briggs bracht de eerste coating aan.







De Sherman DD te Slapton is een laat type M4A1 met een gegoten romp. Het 75mm kanon zit in een M34A1 koepel. De commandant had een draaiend ringluik. Dit type had geen afzonderlijk opgelegd pantser. De

achterste tandraderen ontbraken, evenals de schroeven die Kenneth Small enkele jaren tevoren al had verwijderd.

bewoog als op de dag dat hij aan boord van de LCT ging. Vet ontsnapte uit verscheidene nippels en de verticale veerophanging werkte als de beste toen de Sherman over het hoogste punt werd getrokken. Om 19.20 uur was de tank de weg over en naar de plaats gesleept die voor hem in gereedheid was gemaakt. Opnieuw had de operatie een ongelooflijk grote menigte op de been gebracht, en het parkeerterrein puilden uit van de auto's. De Sherman was ongetwijfeld het voorwerp waarop die dag in Devon alle aandacht was gericht. De week daarop werd het werk voortgezet op de plek waar de tank zou worden tentoongesteld, terwijl Aqua Power de schoonmaakoperatie hervatte. Totaal werd uit het binnenste van de tank negen ton slib weggehaald. Onder de voorwerpen die daarbij werden gevonden, kwamen onder meer voor de dag: een aluminium veldfles, een onderhoudsvoor-

schrift, het instrumentenpaneel van de radio, een twee-weg radioschakelaar, een koperen toorts, een reddingsgordel, een handvetspuit, diverse telescopische vizieren en andere richtmiddelen, periscopen en klampen voor de rupsbanden. De hoop slib werd speciaal onderzocht op de aanwezigheid van de nummerplaat die bij een Sherman is bevestigd naast de zitplaats van de bestuurder, waar zij ook, zij het sterk aangetast door corrosie, werd aangetroffen. Na haar te hebben schoongemaakt, bleek het nummer nog steeds leesbaar: 87830. Een week later, op zondag 27 mei, voorzag Alex Briggs van Fertan Ltd de tank van het unieke, door zijn firma gebruikte zwarte conserveringsmiddel die de roest omzet in een totaal niet meer werkzame substantie. Behalve verschillende tanks in het museum in Bovingdon, is dit middel van Fertan onder meer toegepast op de telescoop van Jodrell Bank

en op de *Holland I*, de eerste Britse onderzeeër, die in 1917 zonk bij de Eddystone vuurtoren, toen zij op weg was naar de sloper en nu tentoongesteld staat in Gosport.

Op de avond van de 31e mei liep het Shermanverhaal ten einde. Jim Perrot, chef technicus bij Cummings, begon toen met een nieuwe Fiat Allis FL4D, de DD op zijn plaats te slepen. Hoewel de tank zich gemakkelijk voortbewoog, brak de sleepkabel van 5/8 inch, waarop Jim er tenslotte toe overging de Sherman naar zijn uiteindelijke standplaats te duwen. Langzaam werd hij de verhoging opgeduwd, waarbij houtblokken hem op zijn plaats hielden en stangen tussen de tandraderen en de rupsband werden gestoken om het aandrijfwerk te vergrendelen.

Zoals alle bergingsverhalen, waren de zaken niet van een leien dakje gegaan - was dat wel het geval

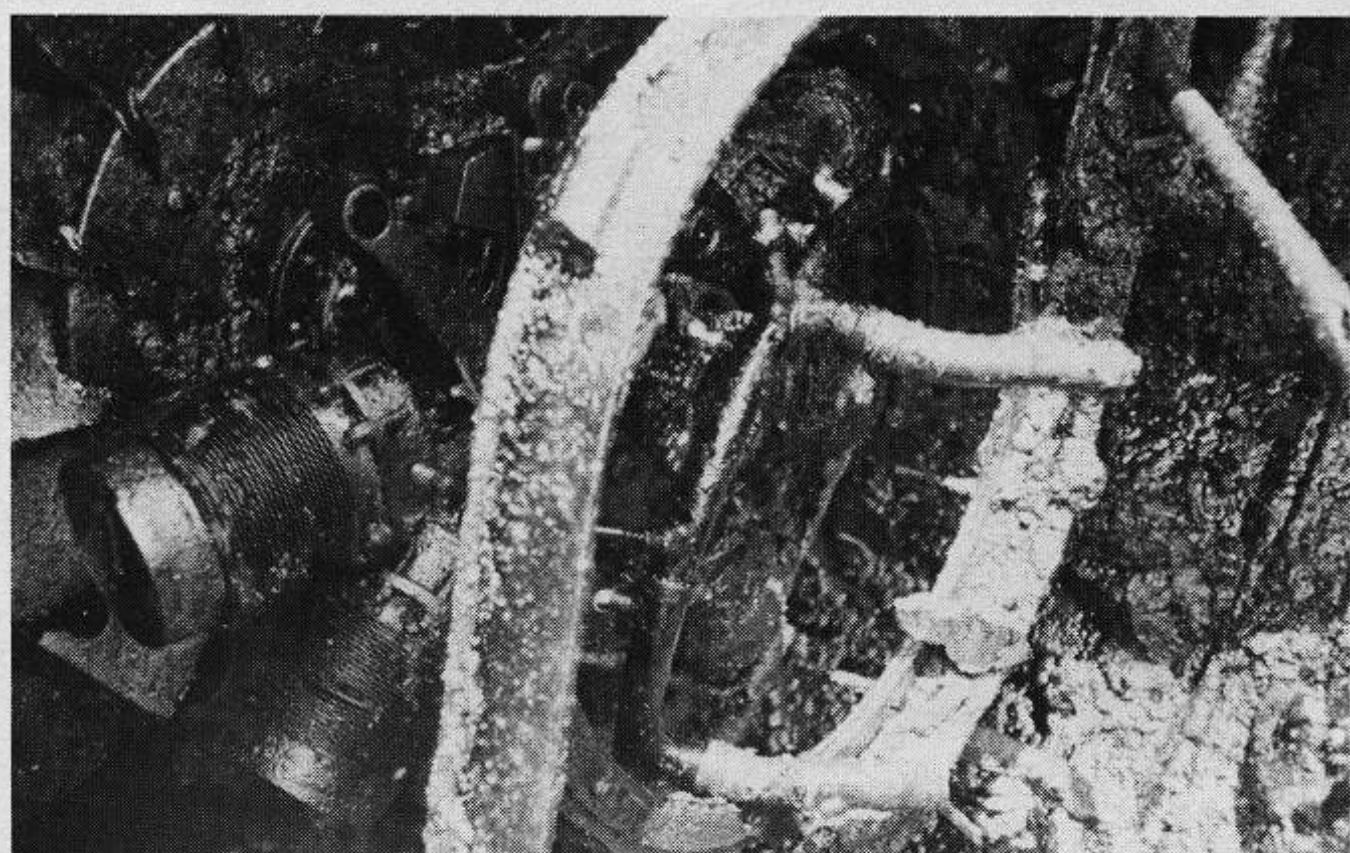
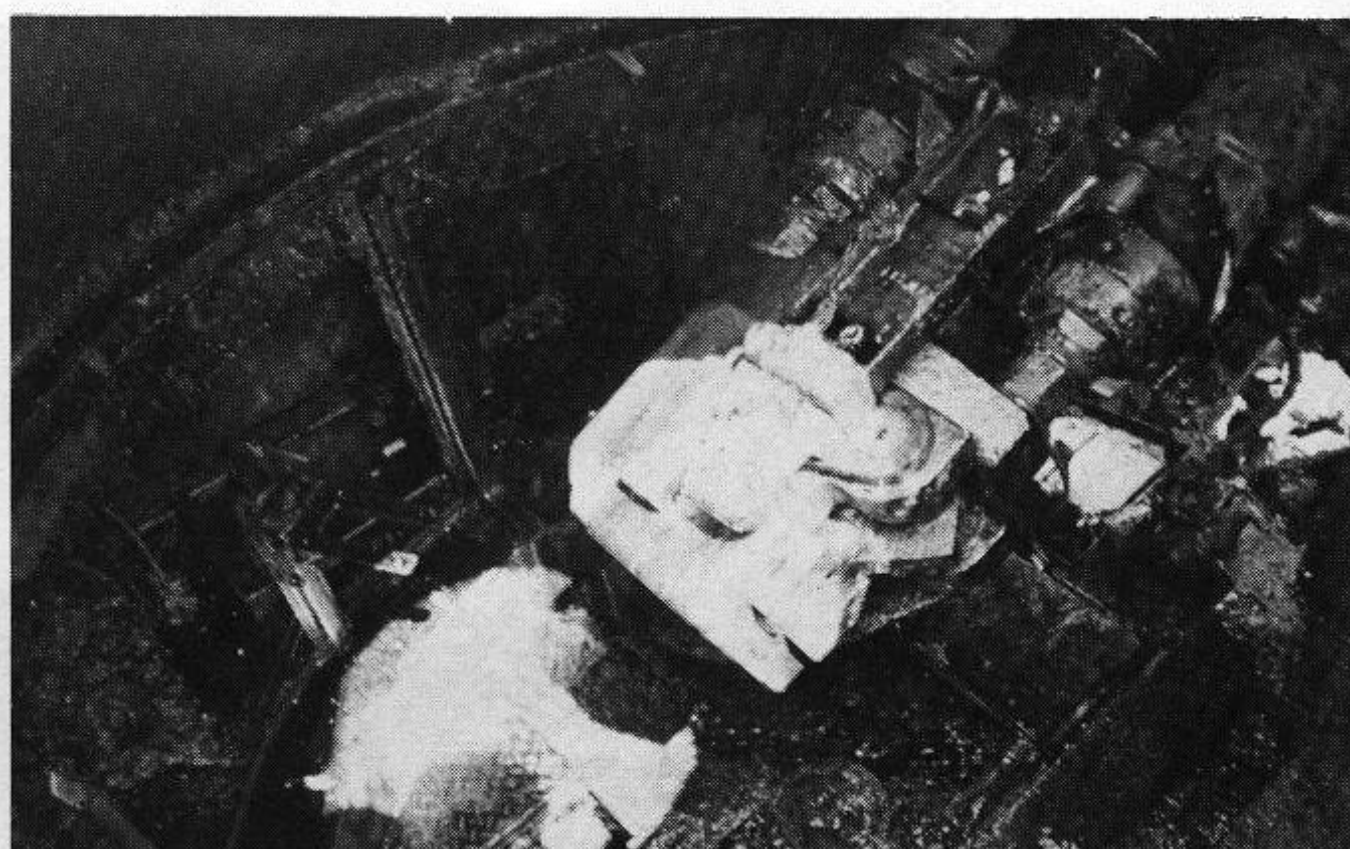


De tank werd 's avonds op 31 mei, nog voor de 40e verjaardag van D-Day, met duwen en trekken op zijn plaats gebracht.





De tank zat tot bovenaan de koepel vol met slib. Marineduikers uit Datchet hadden een klein gedeelte reeds verwijderd toen de DD nog onder water lag. *Boven:* Toen Aqua Power de laatste modder had weggehaald, kwamen er een reddingsgordel, een vetspuit, een koperen toorts, een veldfles en een periscoop aan het licht. *Boven rechts:* Het achterstuk van het kanon was onder het slik bewaard gebleven. *Rechts:* Detail van de Continental R975C1 Whirlwind stervormig geplaatste 9-cylinder motor, gebouwd door de Wright Corporation.



geweest dan zou veel van de romantiek achter zo'n operatie, verloren zijn gegaan. In het geval van de Slapton Sherman had de mens van de natuur teruggevorderd wat zijn rechtmatig eigendom was.

Na in 1944 in het tijdsverloop van een seconde te zijn gezonken, hadden hoop en verwachtingen een

episode van tien jaar in beslag genomen, tot tenslotte, gedurende een week van hard werken, in 1984 de berging van de DD plaatsvond. Dankzij Kenneth Small en allen die hem hielpen is er een passend monument totstandgekomen dat, met zijn kanon wijzend naar de zee, al diegenen gedenkt die daar 40 jaar geleden zijn omgekomen.

**Veertig jaar later - 6 juni 1984:** na al het harde werken, was er ook een roemvol moment voor de duikers. V.l.n.r. voor op de koepel: Gerry Carroll, Joe Muriel en Nigel Bishop. Daarachter: Ken Gillitt, Adrian Gillies, Andy Lundie, Chris Snape en Danny Walker.



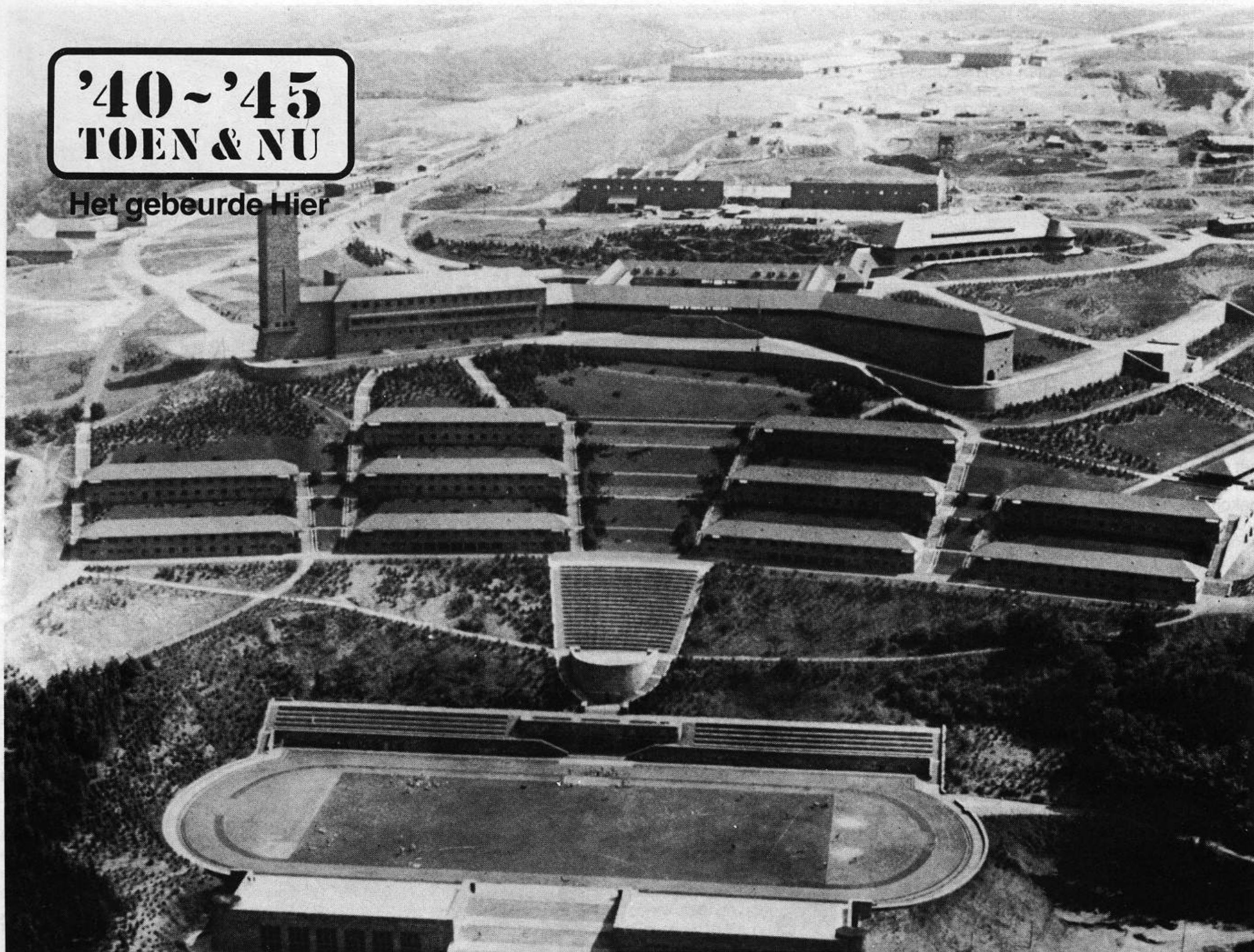
In de Shermann DD zouden vijf man van de A-compagnie van het 70e tankbataljon tijdens D-Day op Utah Beach aan land gaan. Het waren sergeant Edmund F. Lavish, sergeant Clarence D. Ashberger, op 29 juli 1944 gesneuveld in Normandië, korporaal William L. Gregg, onlangs ge-

storven, soldaat Pat Bickman en een niet geïdentificeerd bemanningslid. Thomas Hyde, ooit bij de A-compagnie, die wij in Stanwood, Iowa, benaderden, zei dat op Utah 25 man van zijn onderdeel waren gesneuveld.



**'40~'45  
TOEN & NU**

Het gebeurde Hier



# Ordensburg Vogelsang

Krossinsee, Sonthofen en Vogelsang waren de locaties waar Hitler de opleidingsinstituten bouwde om zijn partijgenoten voor de hogere posten van Gauleiter en Reichsleiter ideologisch te scholen. Om een redevoering te citeren die Hitler hield bij een ervan: 'Deze scholen hebben tot taak dat soort

politiek leider voort te brengen voor de organisatie, die wij aanduiden met het begrip politiek soldaat. Dan geloof ik dat deze scholen een bolwerk worden van deze Duitse orde, - en dat kunnen we met veel trots zeggen - van de eerste Duitse orde die maar een doel heeft; Duitse burgers en Duits grondge-

**door Melvyn Baker**

bied te beschermen en te behouden, en sterk te maken voor de strijd op deze aarde. Een orde die nooit vreemdelingen zal gehoorzamen, nooit on-



Deze stenen Nazi Übermensen staan tegen de muur achter het sportveld (zie de luchtfoto hierboven uit 1936). *Links:* Radiocorrespondent Robert Barr bezocht in 1959 opnieuw een van de plaatsen uit zijn oorlogsre-



portages (zie Toen en Nu nr 25). *Rechts:* De chef mecaniciens van de RAF, Melvyn Baker, op een vergelijkingsfoto uit november 1983.



dergeschiedt wordt aan vreemde machten en uitsluitend verplichtingen heeft tegenover één enkele entiteit. Een orde die voor de eerste keer zijn doelstellingen ontleent aan de diepten van het Duitse wezen en het Duitse hart, maar evenzeer van de Rede en daardoor voor de eerste keer in de Duitse geschiedenis een waarborg is voor het bestaan van het Duitse volk en niet voor enig ander idee.'

De scholen kenden een driejarige opleiding voor jonge partijleden die hogerop wilden komen in de partij. Zij die deelnamen aan deze opleiding volgden ieder jaar een andere school. In Krossinsee werd het karakter van de leerlingen gevormd: Vogelsang richtte zich op de racistische levensbeschouwing van de nieuwe orde, terwijl Sonthofen de studenten opleidde in administratieve, politieke, diplomatieke of legertaken. Sport en hardheidstraining werden niet vergeten en Krossinsee werd later bekend om zijn rijsschool. Op Vogelsang werden verschillende soorten sport beoefend en bergbeklimmers werden getraind in Sonthofen. Hoewel Hitler het beslist niet leuk gevonden zou hebben om het toe te geven, waren de scholen gebaseerd op het systeem van de Engelse 'public school'. In het tweede jaar nadat Hitler aan de macht was gekomen, gaf hij opdracht aan Dr. Robert Ley - Reichsorganisationsleiter van de NSDAP - Vogelsang te bouwen. De architect, Clemens Klotz, kreeg de opdracht een ontwerp te maken voor de gebouwen.

'Waar zij staan was tevoren kale grond', schreef Ley. 'Ik wilde geen oude kastelen en versterkingen verbouwen, want ik ben ervan overtuigd dat men de indrukwekkende filosofie van Adolf Hitler niet in oude vervallen en stoffige gebouwen kan onderwijzen of leren. De omgeving waarin deze nieuwe ideeën verspreid moeten worden, moet net zo nieuw zijn als deze wereldschokkende begrippen.' Er werden drie burchten gebouwd. Met de eerste werd begonnen in februari 1934 dicht bij Falkenburg aan de Krossinsee in het merengebied van Pommeren (Die Falkenburg am Krossinsee). In maart begon men aan Vogelsang op de noordelijke helling van de Eifel boven de Urftdam, dichtbij de Belgische grens. Het derde project ving aan in mei van dat jaar op de Kalvarienberg in Sonthofen in de Allgau. Een vierde burcht waar de plannen al voor klaar waren en die in Marienburg in Oost Pruisen moest komen, werd nooit gebouwd.

De eerste steenlegging vond plaats in Vogelsang op 22 september 1934 door Dr. Ley, en de belangrijkste gebouwen die men nodig had werden in recordtijd van twee jaar opgetrokken. De totale bouwtijd voor Vogelsang was in die tijd al beraamd op zeker tien jaar voor een bouwsom van 250 miljoen Reichsmark. Drie steengroeven in de Eifel waren nodig voor het leveren van het bouw materiaal dat door ossenkarren de bergen op werd vervoerd. Zeker 1500 arbeiders waren daar op een gegeven moment aan het werk.

Op 24 april 1936 (ter ere van Hitlers verjaardag op 20 april) werden de drie burchten formeel door de Führer in Krossinsee geopend. Het perkament waarop de redevoering stond geschreven die bij deze gelegenheid werd uitgesproken, werd bij de eerste steen ingemetseld. Een week na de officiële redevoering van Hitler bij de feitelijke opening van Vogelsang (1 mei 1936), kwamen de eerste 500 'Junker' aan en vijf dagen later begonnen zij aan hun opleiding.



De eerste commandant van Ordensburg Vogelsang, Hauptamtleiter Manderbach (midden links) op het punt de aangetreden leerlingen toe te spreken. De bovenste verdieping van het hoofdgebouw brandde na de oorlog af en werd niet herbouwd.



Goering, met links van hem dr Robert Ley en rechts Manderbach. Vogelsang is thans een oefencentrum voor Navotroepen.





**Adolf Hitler, geflankeerd door Ley en Manderbach, steekt de binnenplaats over. Herkenbaar zijn ook Rudolf Hess en Sepp Dietrich.**

De leerlingen op de burchten hadden officieel de titel 'Junker' gekregen, die traditioneel toebehoorde aan adellijke personen. De studenten stamden echter uit alle lagen van de Duitse bevolking. Gegadigden voor de opleiding op een van de instituten moesten voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Uitmuntende gezondheid
2. Geen fysieke afwijkingen (mensen met een bril werden afgewezen)
3. Raszuiver
4. Voortreffelijk karakter en geestelijke gezondheid
5. Niet erfelijk belast
6. Lengte van minsten 160 cm
7. Leeftijd 23 tot 26 jaar

Getrouwde en verloofde gegadigden mochten zich ook aanmelden. Voor het gezin werd tijdens de opleiding gezorgd. Als aanvulling op het huurbedrag kreeg de vrouw ook maandelijks 80 RM plus 25 RM voor ieder kind.

Het lerarenkorps bestond in het eerste jaar uit 250 vast aangestelden, een aantal dat in het tweede jaar opliep tot 450, verdeeld over de drie burchten. De commandant van Vogelsang van 1936 tot 1939 was kampveilige Manderbach. Hij was een veteraan uit de Eerste Wereldoorlog, een van de eerste partijleden en een persoonlijke vriend van Rudolf Hess. In 1939 kwam hij in moeilijkheden door zijn dochter protestants te laten dopen. Later vocht hij in Noorwegen en Rusland. Zijn staf bestond uit een adjudant, partijgenoot Steudel; Groepsleiders die ieder de leiding hadden over 360 man; Hoofdmannen over 100, zoals de titel suggereert 'centurions' die de controle hadden over 100 tot 200 man, en voorts Teamleiders voor 13 tot 18 man. Er was ook een sportleraar of compagniescommandant. Dan waren er ook nog de leraren en gastdocenten die afwisselend op de burchten les gaven. De erewacht werd, indien dit nodig was geleverd door de plaatselijke SS.

De werkdag op Vogelsang begon om 06.00 uur door een weksignaal via luidsprekers in de slaapzalen. Na het wassen en aankleden, werden de slaapzalen opgeruimd. Daarna volgden sportoefeningen, waarna men ging ontbijten in de grote eetzaal in het hoofdgebouw. Om 07.45 werd de ceremoniële vlaggenparade gehouden. Van 08.00 tot 09.00 uur kwamen de 'Klassen der Kameraden' bij elkaar om de lessen van de dag voor te bereiden die om 10.00 uur begonnen in de grote zaal van het hoofdgebouw en die duurden tot het middaguur. Om 12.15 uur verzamelden alle Junker zich op het paradeplein waar de post werd uitgedeeld en de sportinstructies voor de middag werden gegeven. Het middagmaal was van 13.00 tot 14.00 uur, gevolgd door allerlei soorten sport, zoals boksen, schermen, zwemmen, paardrijden, voetbal en atletiek. Daarnaast werden er veldoefeningen, veldsporten, oefeningen met gasmaskers en schietoefeningen gehouden. Daarna werkten de leerlingen zelfstandig of in groepen aan lessen die problemen behandelden waarmee partijleiders geconfronteerd werden. Na het gezamenlijk avondeten waren de leerlingen vrij in hun doen en laten. Zij konden naar de bibliotheek gaan, of gaan kegelen, dammen, biljarten of schaken of de uitnodiging aanvaarden van andere 'Klassen van Kameraden', van muziekverenigingen of van zangkoren. Gewoonlijk konden de leerlingen 's avonds de burcht verlaten als zij er maar voor zorgden binnen te zijn bij het signaal 'licht uit' om 22.00 uur.

Hitler bezocht Vogelsang drie keer: op 20 november 1936; 29 april 1937 en 15 september 1938. Behalve Dr. Ley en Baldur van Schirach, de leider van de Hitlerjugend, kwamen er o.a. de volgende bezoekers: Dr. Otto Dietrich, hoofd persdienst (10 september 1936), de minister van oorlog, General-feldmarschall Werner von Blomberg (17 september 1936 en 28 april 1937) en Reichsleiter und Oberster Richter, Walter Busch (28 augustus 1937). Op 18 september 1938 kwam Vogelsang onder commando van Otto Gohdes, commandant van Krossinsee. In september 1939 werden de leerlingen voor onbepaalde tijd naar huis gestuurd. Van 1941 tot 1944 werden drie Adolf Hitler scholen - uit Frankenland, het Moezelgebied en Westmark - geplaatst in Vogelsang met een totaal aantal leerlingen van 250 in de leeftijd van 8 tot 18 jaar. In 1942 werd de vrouwenafdeling veranderd in een tehuis voor aanstaande moeders, evacuees uit het

nabij gelegen Eifelgebied en het Rijnland. Hermann Goering was in die jaren een regelmatige bezoeker van Vogelsang dat in 1944 in gebruik werd genomen door de Luftwaffe om ondersteuning te geven bij het Ardennenoffensief. Tegelijkertijd deed het ook dienst als militair hospitaal.

Op 16 december werd het gebied door de Royal Air Force gebombardeerd. Het hoofddoel was de Urft dam, een paar duizend meter noord-westelijk en tijdens de aanval werden de gehoorzaal in het hoofdgebouw, de rechtervleugel van de Adlerhof (het kwartier van de commandant) en twee andere gebouwen totaal vernietigd, enkele andere werden beschadigd.

De burcht werd zonder veel strijd op 4 februari 1945 veroverd door het 1e Bataljon van het 47e Infanterieregiment van de 9e Amerikaanse Divisie tijdens de opmars naar het Roergebied. De Amerikanen gebruikten het complex een paar dagen als hun hoofdkwartier voordat zij verder westwaarts trokken. Daarna werd Vogelsang aan zijn lot overgelaten en in die tijd werd het interieur geplunderd door de plaatselijke bevolking.

Na de vaststelling van de Geallieerde bezettingszones kwam de burcht in juni 1946 in Britse handen en het leger besloot van Vogelsang een oefenterrein voor pantservoertuigen te maken. Daarbij werd het gebied met 64 vierkante kilometer uitgebreid. Hiervoor moest het dorp Wollseifen worden ontruimd. De bevolking aldaar kreeg op 11 augustus te horen dat zij aan het eind van de maand het dorp moest hebben verlaten. In de daarop volgende vier jaar werden de verwoeste gebouwen hersteld en werden er negen schietbanen en oefenterreinen aangelegd voor de infanterie.

Op 1 april 1950 werd het kamp overgedragen aan de Belgen en vanaf die tijd werd Vogelsang het oefengebied van het 1e Belgische Legerkorps in Duitsland. Zij kregen het hele gebied overgedragen plus nog eens 1800 hectare ten zuiden van Dreiborn en ten westen van Schleiden waar alleen maar geoefend mocht worden op wegen en op onbebouwde landerijen. Hoewel het oefenterrein doormidden werd gesneden door de autoweg B266 werd in 1952, door gebruik te maken van verscheidene kleine valleien met steile hellingen, het aantal schietbanen vermeerderd tot twintig.



**Een leger marcheert op zijn maag - toen en nu. De eetzaal is weinig veranderd, met uitzondering van de witgeschilderde balken.**



De eerste Belgische eenheid die gebruik maakte van deze nieuwe faciliteiten was van 1 tot 15 juli 1950 de 4e Brigade. Kazernegebouwen kregen allerlei Belgische riviernamen: Leie, IJzer, Schelde en Rupel. Door herstel van het Saint George gebouw en de openstelling van een nieuwe kazerne, het 'van Doorengedouw', ontstond er comfortabele huisvesting voor 3.000 man. In 1954 maakten 64.000 Belgische soldaten gebruik van het kamp.

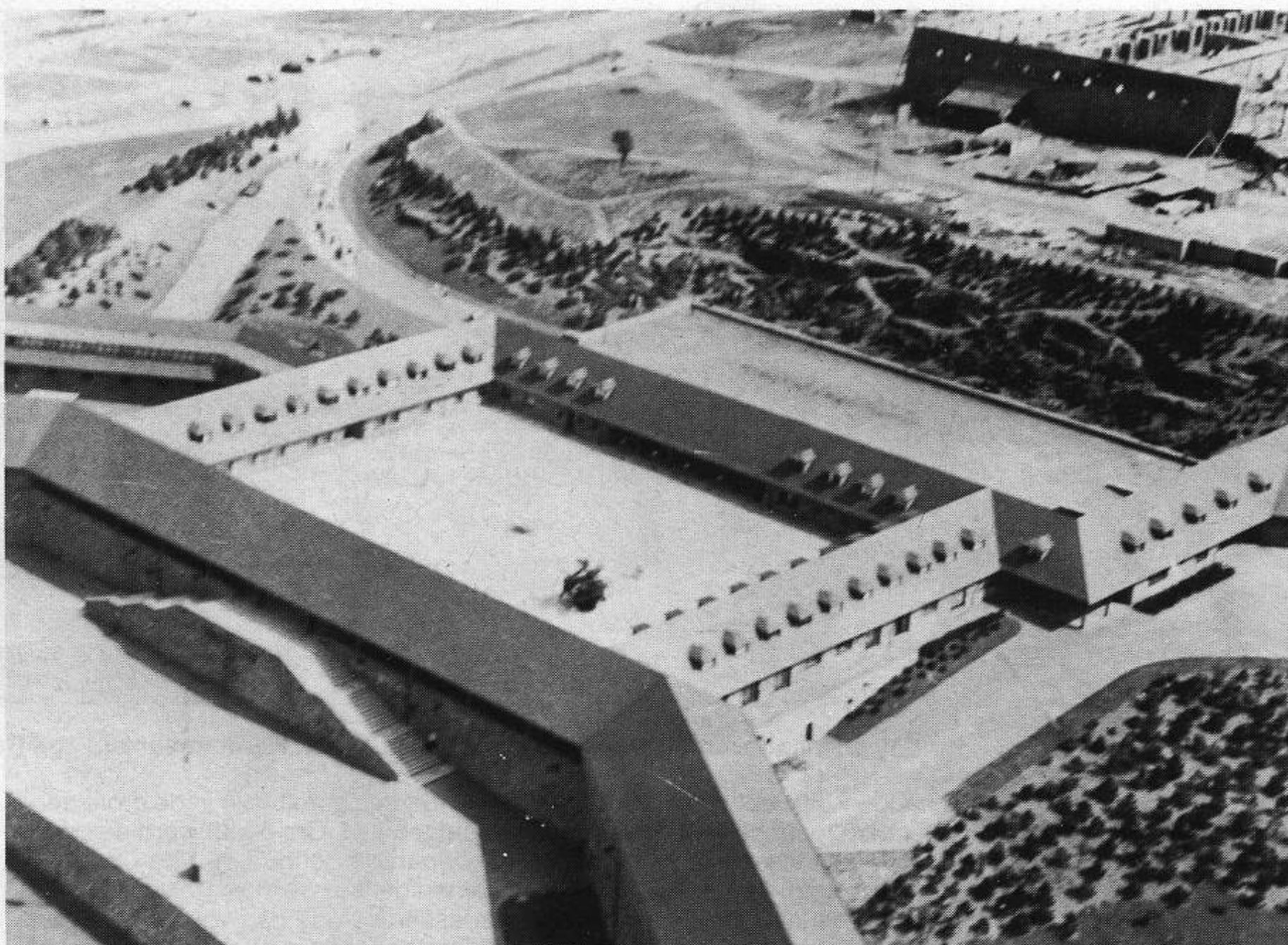
Door de officiële beëindiging van de bezetting van Duitsland op 5 mei 1955, kwam aan het licht dat de gevoelens van de plaatselijke bevolking niet langer terzijde konden worden geschoven. Een eerste stap op weg naar betere verhoudingen werd in augustus gezet door de overbrenging van graven vanuit Wollseifen naar de begraafplaats in Herhahn. Verschillende commandanten lieten blijken overleg te willen plegen met de plaatselijke autoriteiten over hun grieven.

Vogelsang was echter een waardevol oefengebied en men was niet van plan dit op te geven. Hoewel voornamelijk Belgische troepen gebruik maakten van de faciliteiten werd door sommige Navolanden (eerst Engeland, de Verenigde Staten en Nederland, later ook Duitsland) het gebied door de betrokken landen afwisselend gebruikt voor oefeningen van twee weken. Het beheer van het kamp is nog steeds in Belgische handen. Per jaar is het open gedurende 47 weken. In die tijd vinden er zo'n 40.000 NAVO-troepen onderdak.

De relatie met de Duitse burgers heeft zich in de loop der jaren verbeterd, mede dankzij sociale activiteiten, zoals het verlenen van hulp aan gehandicapten en ouden van dagen en door het regelmatig houden van open dagen. In 1975 werd er een rondweg om het dorp Dreiborn gelegd om het zware verkeer uit het dorp te weren. In 1980 was het aantal schietbanen opgelopen tot 39, waardoor het mogelijk is geworden dat infanterie en tanks gelijk-tijdig oefeningen kunnen houden.

Ik bezocht Vogelsang vanuit mijn legerplaats in Rheindalen op 10 november 1983. Ik had tevoren aan de Belgische commandant toestemming gevraagd om te mogen fotograferen. Burg Vogelsang staat boven op een berg in de Urft vallei. De rivier is afgesloten door de Urftdam, waardoor een stuwwaer is ontstaan. Het hoofdgebouw met zijn 50 meter hoge toren geeft het burchachtige karakter aan het geheel. De toren doet ook dienst als watertoren. De 'Erezaal' van Vogelsang met zijn meer dan levensgroot standbeeld was gevestigd in het middendeel van de toren en rechts en links ervan stonden de namen van allen die omkwamen tijdens de Putsch van 9 december 1923. In het hoofdgebouw bevond zich het kantoor van de commandant van de burcht, de onderkomens van de garde van de Führer en de wacht van de burcht en de grote aula die naar de erezaal van de toren liep en naar de grote eetzaal. Aan de voorkant ligt het exercitieplein waar de ceremoniële plechtigheden plaats vonden en voorts de sportvelden met de gymzaal en het zwembad. Op de helling stonden tien gebouwen met slaapzalen en dagverblijven voor 50 man en nog eens vier voor elk 125 man zodat er altijd plaats was voor 1.000 leerlingen. Aan de rechterkant met het gezicht naar de helling stond een uit steen gehouwen fakkeldrager op een sokkel waar, bij speciale gelegenheden, een vlam brandde. Het was ontworpen door professor Mellor die met hulp van beeldhouwer Thomas de zuilengang met de atletische figuren, de twee adelaars op het binnenplein, de Teutoonse standbeelden op de toren en vele andere ontwerpen van Nazi-architectuur had neergezet. De meeste van deze werken zijn nu vernietigd of verminkt.

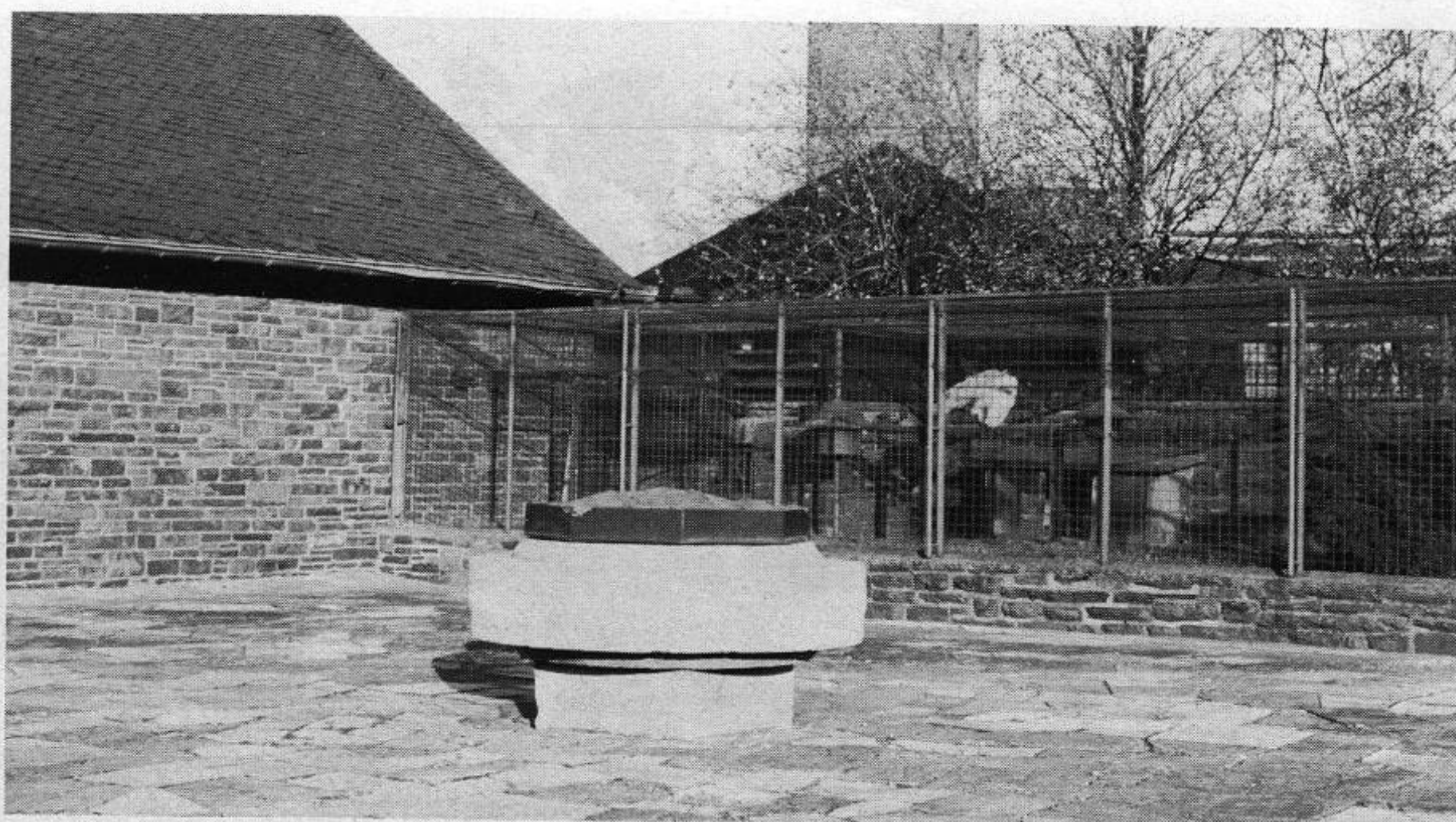
Aan de andere kant van de hal lag de Adlerhof met de onderkomens van de commandant, verder de geneeskundige dienst, het postkantoor, het wachtlokaal, de behuizing voor het personeel en de bar met zijn kegelbaan. Dit is nu bij de Belgen in gebruik als kantine. Ongeveer 50 meter naar het zuiden zou het 'Huis der Kennis', met als middelpunt een feestzaal met 2.000 zitplaatsen en een klokketoren worden gebouwd. Hier staat thans het 'van Doorengedouw'. Zo ongeveer 100 meter hier vandaan lagen de onderkomens van de zeventig vrouwelijke personeelsleden, nu bekend als de Redoute. Verder naar het zuiden, links van de wachtpoort, waren de stallen en de manège. De manège vormde de binnenplaats en daar is thans de werkplaats voor voertuigen ondergebracht. Achter de wachtpoort, aan de linkerkant, stond het hospitaal met



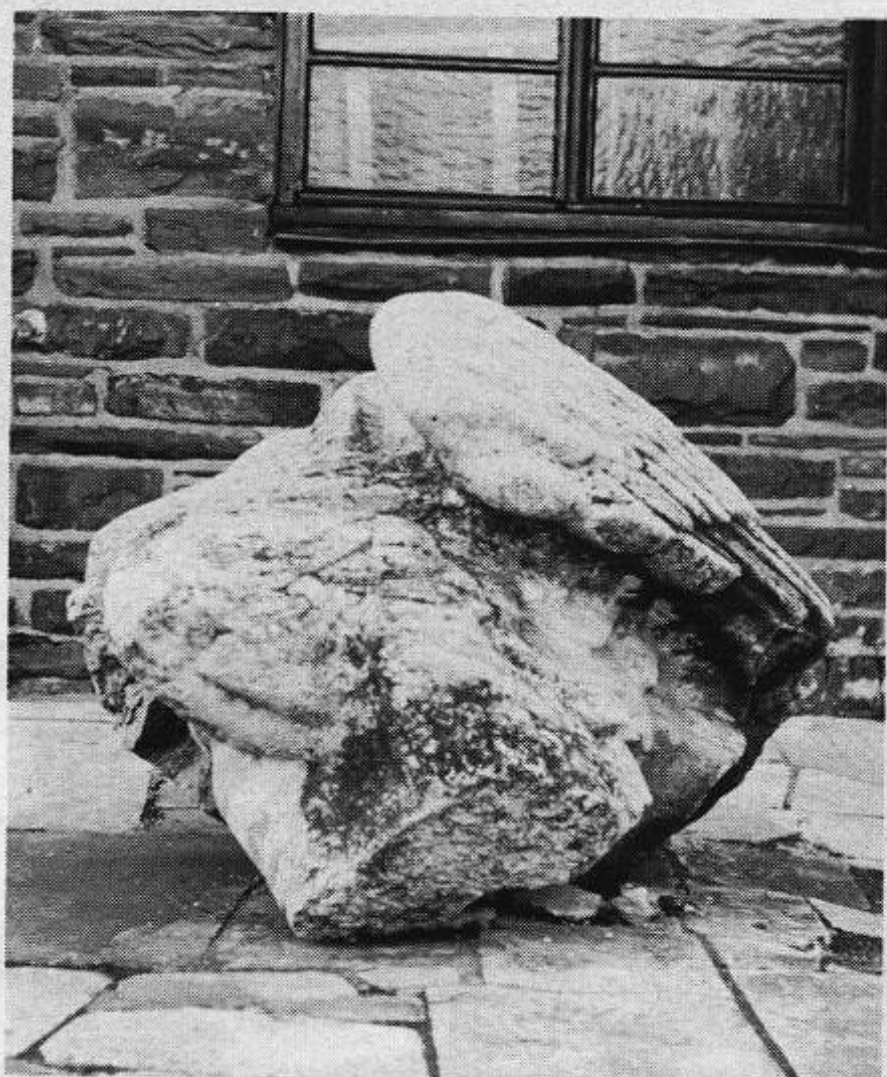
De Duitsers namen de *bovenste* foto uit een laag overkomend vliegtuig tijdens de bouw van de school. De foto *onder* is van de Amerikanen na de verovering van het complex door de 9e Infanteriedivisie. Merkwaardig genoeg is op beide foto's het trapvormig talud zichtbaar met de in steen uitgevoerde adelaar geheel onder).







Na de oorlog werd alles wat aan het Nazidom herinnerde verwijderd. Links: Deze gebouwen werden tijdens een bombardement verwoest, terwijl de arend van zijn sokkel werd gestoten. Blijkbaar werd het stenen beest toen uit Vogelsang weggehaald, om jaren later weer op te duiken in een dorp in de buurt. Het onderste deel van de sokkel is er nog (boven) maar het beeld is bijna onherkenbaar (onder links).

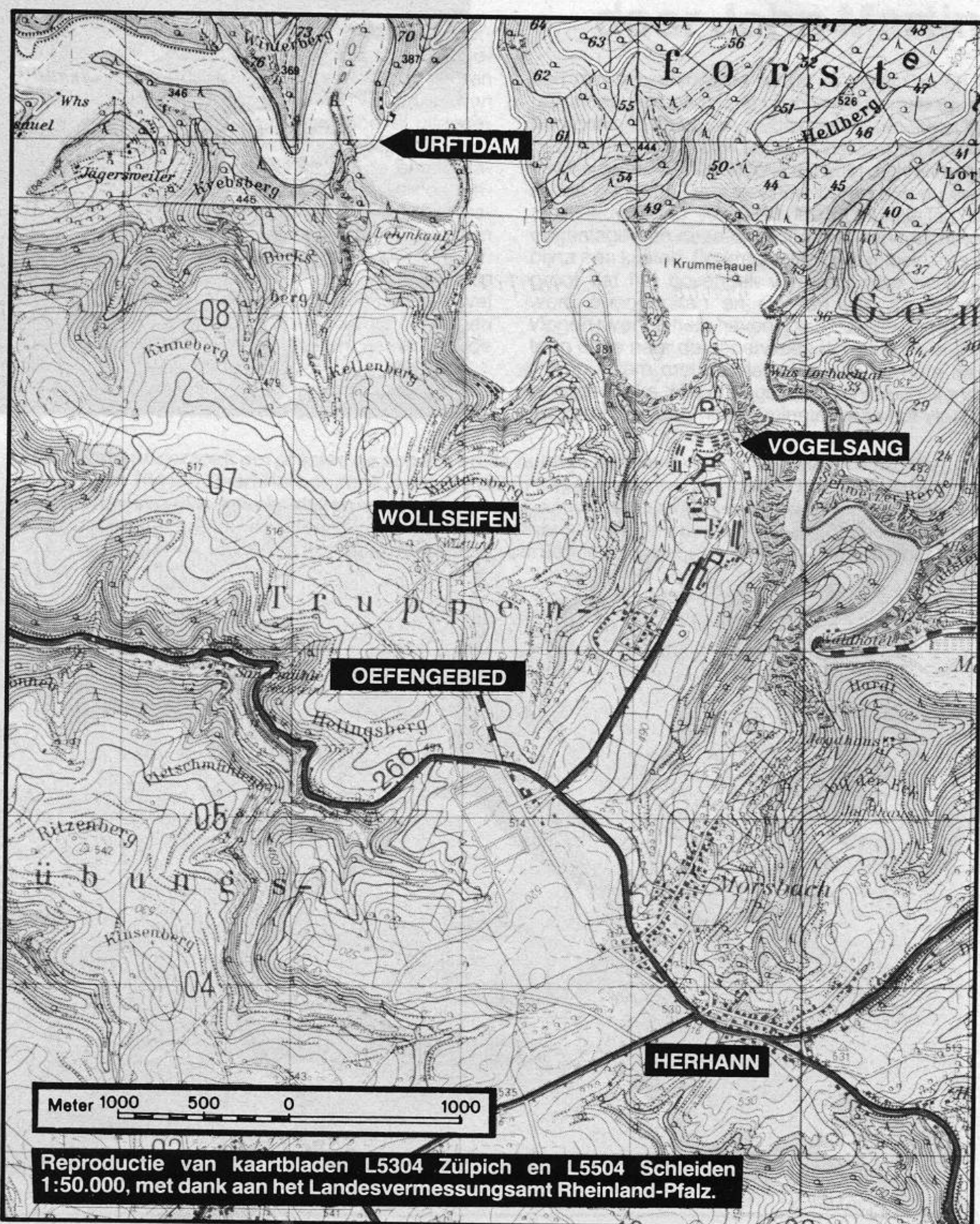


veertig bedden, de gastenverblijven en de operatiekamer (nu het militair hospitaal). Aan de rechterkant van de poort stonden nog andere personeelsonderkomens die nu in gebruik zijn bij de militaire politie.

Naar de kant van de hoofdweg, de B266, lagen de ruitersporen, de tennisbanen en de schietbanen. Naast de weg zelf lagen de garages, schuren, een rijsschool en een klein vliegveld.

Als Vogelsang volgens plan was voltooid dan zouden er een groot hotel met 2.000 kamers en grote zalen in de onmiddellijke nabijheid zijn verzezen. Deze projecten waren ook gepland voor Krossinsee en Sonthofen.

In de aanvang was deze burcht bedoeld voor de opleiding van Übermensen die de heerschappij zouden voeren over Europa. De ironie der geschiedenis wil dat Hitlers cadettenschool nu wordt gebruikt als oefengebied voor soldaten uit de Westerse democratieën die er voor moeten waken dat een dergelijke tirannie geen werkelijkheid meer wordt.







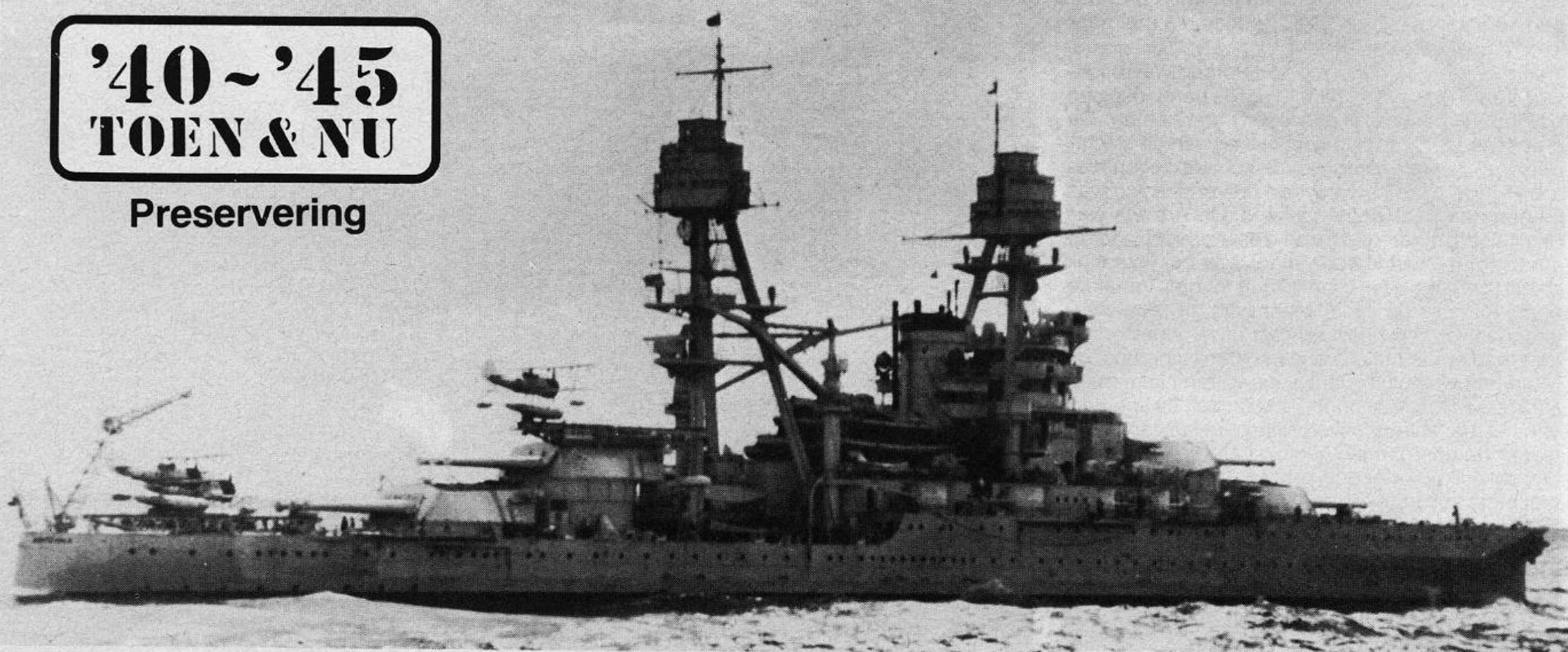
Militairen uit drie perioden. Boven links: Een bezoek van Hermann Goering. Boven rechts: Een Amerikaanse mitrailleurschutter van het 47e Infanterieregiment vuurt in de richting van de Urftalsperre. Onder: Een Belgisch soldaat op dezelfde plek in 1983.





**'40~'45  
TOEN & NU**

**Preservering**



# Onderzoek naar de toestand van de USS Arizona

door John Martini

De documenten zijn hierover zeer nauwkeurig. Op 7 december 1941 was de USS *Arizona* (BB-39) bijna volledig bevoorrad met te varen: 5,6 miljoen liter stookolie, 616 patronen voor 14-inch geschut, 1.232 zakken rookloos kruit en ongeveer een miljoen patronen voor 5-inch geschut en munitie ten behoeve van luchtdoelgeschut en voor kleinere wapens. Haar bemanning van 1.446 matrozen en mariniers was bijna volledig aan boord. De avond ervoor had de scheepskapel deelgenomen aan een muziekconcert van de hele vloot, waarbij de muzikanten van de *Arizona* de tweede plaats hadden veroverd: zij genoten het voorrecht om uit te slapen op die noodlottige zondagmorgen.

De *Arizona* was vijftientig jaar oud en als vlaggeschip van de 1e slagschependivisie, werd zij beschouwd als een schip waar het poetswerk vooropstond. Die morgen waren aan boord de commandant, William van Valkenburg, en schout-bij-nacht Isaac C. Kidd en voorts een matroos van het jagers-escorte in afwachting van een verhoor omtrent een inbreuk op de marinevoorschriften. De bemanning had zich verzameld voor de kerkdienst of wachtte op een sloep naar de wal om de bus te nemen naar

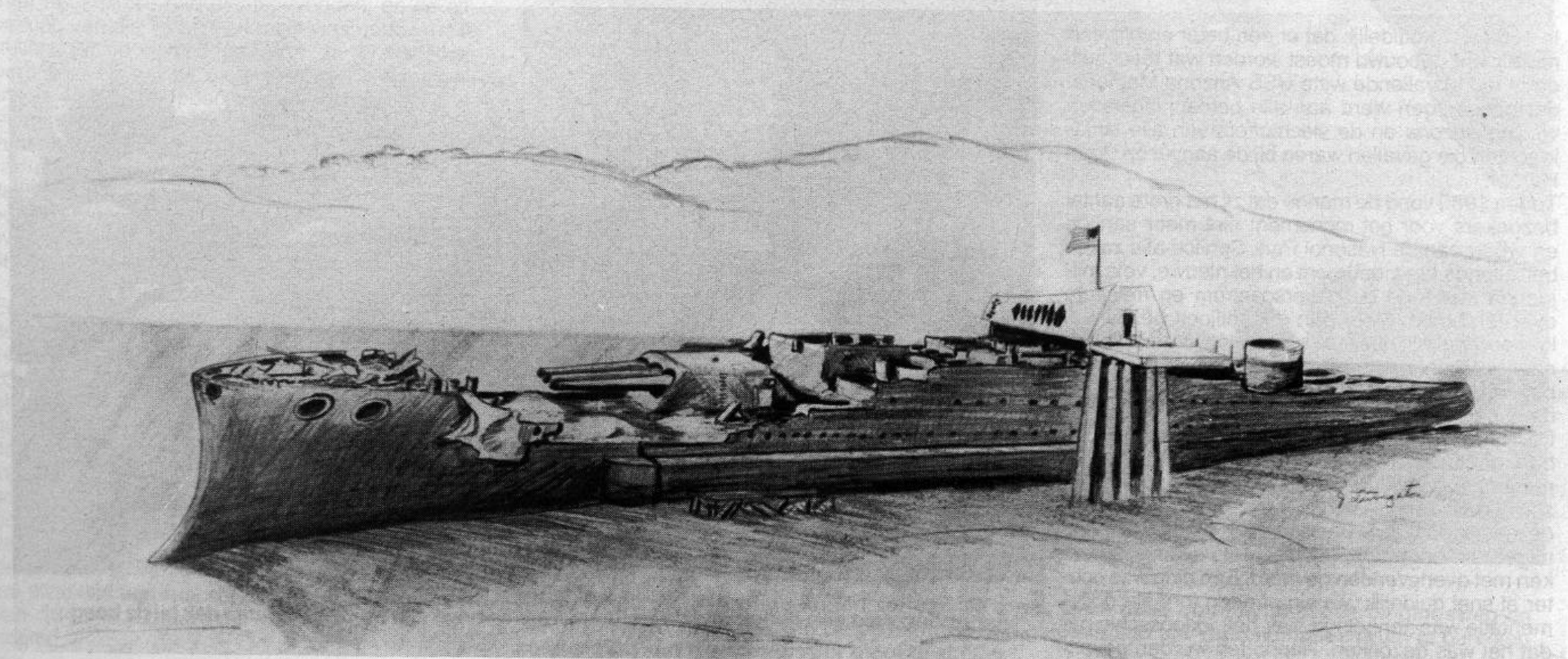
Waikiki Beach. Het was een normale zondagmorgen, met dien verstande dat een kwart van de geschutsbemanning paraat bleef met het oog op een mogelijke vijandelijke aanval. Twee weken tevoren was er een oorlogswaarschuwing uitgegeven hoewel daarna niets was voorgevallen.

Om precies 07.55 uur verschenen de eerste Japanse vliegtuigen boven Pearl Harbor, en de matrozen aan dek dachten dat het om verkenningsvliegtuigen ging of om legervliegtuigen die een schijnaanval wilden uitvoeren (zie Toen en Nu nr. 38). De eerste tekenen dat er iets niet klopte, was een reeks ontploffingen bij het nabij gelegen Naval Air station op Ford Island. Om 07.57 uur begonnen de eerste torpedovliegtuigen hun aanval op de afgemeerde slagschepen.

Er waren niet veel rapporten van overlevenden die beschreven wat er zich in de daarop volgende der-

tien minuten afspeelde op de *Arizona*. Om 08.10 uur sloeg een pantserdoorborende bom in op het hoofddek, in de buurt van de geschutskoepels. Het projectiel boorde zich door vijf dekken en veroorzaakte brand benedendeks die snel de kruitmagazijnen bereikte. De rapporten waren ook nu weer zeer nauwkeurig; ruim 800.000 kg munitie lag hier opgeslagen en deze ontplofte met een kracht van bijna een kiloton. De kracht van de explosie was zo groot dat het bovendek van voor naar achteren werd opengereten en stukken van de *Arizona* vlogen over de hele haven. De stookolie vatte vlam toen deze naar de oppervlakte borrelde en in aanraking kwam met de vlammen van de hete lucht benedendeks. Het oorlogsschip zonk rechtstandig en in minder dan negen minuten was het vlagge-

**Het eerste onderzoek om precies de schade en de huidige toestand van de Arizona (boven), die op 7 december 1941 in Pearl Harbor zonk, vast te stellen begon in september 1983. Deze foto dateert uit 1940, nog voordat enkele weken voor de Japanse aanval de hoofdmast werd uitgerust met een kraaienest met machinegeweer. Onder: De Arizona thans - tekening gemaakt na de inspectie van het wrak, waarop ook te zien is hoe het monument schrijlings over het schip heen is gebouwd. (Jerry Livingston)**





schip van de 1e slagschependivisie gereduceerd tot een hoop schroot van 32.000 ton. Van haar bemanning werden er 1.177 gedood die met haar in de diepte verdwenen.

Het duurde twee dagen voor de brand was uitgewoed en de romp was zo heet dat de bergingsploeg pas op 10 december aan boord kon komen. De grimmige taak van het identificeren van de slachtoffers en het opnemen van de schade begon meteen en de ware omvang van de vernietiging was binnen een paar dagen bekend. De *Arizona* was niet alleen maar gezonken zoals zoveel andere schepen in Pearl Harbor, maar was ook totaal uit elkaar gereten over bijna 190 m lengte. Vanaf de boeg tot aan de grote mast was zij ofwel verwrongen tot een hoop schroot ofwel ingestort op een manier die leek of er een gigantische boot de romp had verwoest. De duikers waren niet eens in staat geweest de benedendekken aan de voorkant van het manschappenverblijf te bereiken, zo zwaar waren de doorgangen geblokkeerd. De gegevens die de duikers meedeelden wezen erop dat men niet meer kon spreken van een oorlogsschip.

Reddingswerk en het bergen van slachtoffers vond wel plaats in het achterschip waar de verwoesting naar verhouding niet zo groot was. Ontplofte munitie, machinerieën, persoonlijke bezittingen, de loonlijsten en 105 slachtoffers werden naar boven gebracht. Admiraal Chester Nimitz gaf in het midden van 1942 echter de order uit dat al het werk beneden de waterlijn gestopt moest worden; de reddingsploegen waren nodig voor andere werkzaamheden. Het enige dat doorgang vond was het verwijderen van alle delen die in de haven van Pearl Harbor boven water uitstaken.

In de kommervolle dagen die volgden op de vernietiging van de vloot, was het niet verwonderlijk dat bijna geen formele verslagen werden opgemaakt over de condities van het gezonken slagschip. De bergingsduikers die als eersten naar beneden gingen moesten alleen maar bekijken of het schip weer drijvende gemaakt kon worden en niet om volledige schaderapporten te maken. Geen tekeningen of foto's werden er ooit vervaardigd en vanaf 1942 werd de *Arizona* overgelaten aan het water en haar omgekomen bemanningsleden aan hun ingestorte verblijfplaatsen als hun laatste rustplaats. Eenvoudig gezegd: er waren in die dagen belangrijker zaken dan een gezonken schip en haar verdronken bemanning.

Er ontstond langzamerhand echter een unieke belangstelling t.o.v. de *Arizona* en zelfs reeds tijdens de Tweede Wereldoorlog werd zij gezien als een niet-officieel gedenkteken ter herinnering aan de 'Day of Infamy', de dag der schande. Ondanks het feit dat zij was geschrapt van de lijst van in actieve dienst zijnde schepen, gaven alle passerende oorlogsschepen de *Arizona* de gebruikelijke eerbewijzen die normaal zijn op de vloot. In 1950 werd deze geste officieel gemaakt door haar symbolisch weer in dienst te stellen en opnieuw de Amerikaanse vlag te hissen, waarvoor een klein houten platform werd geplaatst op het boven water uitstekende dekhuis. Spoedig daarna mochten bezoekers de USS *Arizona* bezichtigen en het aantal groeide snel nadat het toerisme naar Hawaï in de loop van 1950 toenam.

In 1962 werd duidelijk dat er een beter en blijvend monument gebouwd moest worden wat resulteerde in het opvallende witte USS *Arizona* Memorial dat opgedragen werd aan alle bemanningsleden van de *Arizona* en de slachtoffers van alle strijdkrachten die gevallen waren bij de aanval op Pearl Harbor.

Tegen 1980 vond de marine dat zij het grote aantal bezoekers voor het monument niet meer aankon en vroeg aan de National Park Service alle zaken betreffende het monument en het nieuwe, vele miljoenen kostende bezoekerscentrum en museum over te nemen. Meer dan een miljoen bezoekers komen jaarlijks naar de plaats van de aanval en naar het monument, verrassend weinig was echter bekend over het schip zelf en over de gevolgen van meer dan veertig jaar verblijf in zout water.

De National Park Service (waaraan ik verbonden ben) geeft aan alle bezoekers van het Arizonamemorial een verklarende uitleg. In een poging om zowel de hele geschiedenis van de aanval als van de nasleep daarvan te vertellen hebben wij een uitgebreid onderzoek ingesteld, alsmede gesprekken met overlevenden gevoerd. Een ding was echter al snel duidelijk: weinig of geen formele documentatie was aangelegd over het oorlogsschip nadat het was gezonken. Rapporten werden gevon-



Op het eerste gezicht lijkt het slagschip thans meer op een koraalrif dan op een oorlogsschip.

den van de eerste schadeonderzoeken en we vonden enige vraaggesprekken met de duikers, maar er zijn geen tekeningen of officiële rapporten betreffende de exacte positie en de overgebleven delen.

Een andere zaak was zeer verontrustend. In de loop van drie jaar werd er zichtbare schade aangebracht aan de boven water liggende dekken en drie luchtkokers waren door roest ingestort. Om meer te weten te komen over de toestand van het schip en daarover een documentatie aan te leggen werd besloten een officieel archeologisch onderzoek in te stellen. Daar het jaren zou duren voordat er geld beschikbaar zou komen van de regeringszijde, schonk Arizona Memorial Museum Association een bedrag van \$10.000 om de eerste stappen te doen in een lange termijn onderzoek dat begon in de zomer van 1983.

Het onderzoek had vier belangrijke doelstellingen, alle gericht op het vergroten van de kennis omtrent het schip zelf, en op het in kaart brengen van verslechteringen in de toestand van de romp. Allereerst zou er een kaart worden getekend die de juiste positie van de *Arizona* zou aangeven, voorts zou een documentatie worden aangelegd van de overgebleven delen en tenslotte zouden alle beschadigingen worden geïdentificeerd. Hierdoor hoopte men er achter te komen welke delen waren beschadigd tijdens de aanval en welke beschadigingen waren ontstaan door opvolgende reddings-

werkzaamheden. Ten tweede zouden er markeringstekens worden aangebracht op de romp waaraan, als gevolg van herhaaldelijk uitgevoerde metingen, iedere verschuiving van het schip zou kunnen worden afgelezen. Het blijkt dat het schip sinds de plaatsing van het monument, twintig jaar geleden, meer dan 30 cm in de bodem is weggezakt. Iedere verdere verzakking of verschuiving kan zowel voor het monument als voor de romp desastreus zijn. Het derde doel was de betonnen vloeren te onderzoeken die ergens in de jaren vijftig op het bovendeck van het gezonken schip waren gestort. We waren bang dat het duizenden kilo's wegende beton de structuur van het schip zou aantasten en we wilden weten wat het had aangericht en of er een mogelijkheid bestond het te verwijderen. Het laatste doel dat wij ons gesteld hadden was een antwoord te vinden op een veel gestelde vraag: was de *Arizona* voordat de bom de magazijnen had opgeblazen geraakt door een torpedo? Verscheidene ooggetuigen beweren dat er tenminste een torpedo het schip in de omgeving van de boeg heeft geraakt, maar in de schaarse rapporten van de eerste reddingsploegen wordt hierover niets meegedeeld.

Een gecombineerde actie van de Amerikaanse Marine en de National Park Service werd ondernomen om het bedoelde onderzoek te kunnen uitvoeren. Toestemming van de marine zelf was hiervoor noodzakelijk daar het schip nog steeds haar



Hier onderzoekt een duiker van de National Park Service een stuk teakhouten dek bij de boeg.





eigendom is. Er werd verder navraag gedaan bij verschillende verenigingen van veteranen om hun reactie te peilen, aangezien het oorlogsschip ook gezien wordt als een onofficiële nationale begraafplaats waarin zich de ongeborgten bevinden van meer dan 1.000 zeelieden. Tenslotte moesten alle duikoperaties worden gecoördineerd met de havenactiviteiten van de marinebasis, waar regelmatig onderwaterapparatuur werd getest die niets vermoedende duikers zwaar zou kunnen verwonden.

De definitieve toestemming werd ontvangen in augustus, en het eigenlijke onderzoek zou plaatsvinden van 21 tot 27 september. Een vooronderzoek van de romp en de waterbodem werd uitgevoerd door duikers van de explosieven opruimingsdienst van de marine teneinde elk veiligheidsrisico met betrekking tot het archeologisch duikprogramma uit de weg te ruimen. Marineduikers werden voorts beschikbaar gehouden om de duikers van de Park Service te assisteren.

Op 20 september begon het vooronderzoek. De duikers van de explosieven opruimingsdienst vonden op het dek van het schip vier onontploffte 5-inch luchtdoelgranaten die met de grootste omzichtigheid in de late namiddag van de eerste dag naar boven werden gehaald. Niemand wist met zekerheid wat de roestvorming voor uitwerking op de granaten zou hebben. Bij de verwijdering ontstonden er echter geen problemen en de volgende dag begon het onderzoek in alle ernst.

De eerste bezichtiging van nabij van de *Arizona* was verbijsterend en verwarrend. De duikers begonnen bij de boeg en werkten van daaruit naar het achterschip. Terwijl de boeg en de eerste twintig meter nog intact waren, was de volgende 60m een hoop oud roest overdekt met koraal. Dit is het deel waar de explosie had plaatsgevonden, en de uitwerking van die immense kracht was goed vast te stellen. Bij de opmetingen van de wrakstukken werd duidelijk dat de romp over een afstand van enkele meters was opengereten: de originele dek-tekeningen toonden aan dat het dek nu twee tot vier meter breder was. Daarbij ontdekte men dat delen van de pantserplaten waren omgebogen als het deksel van een conservenblik. Op een plaats werd een barst van vijf centimeter gemeten die dwars over beide kanten van het schip liep en nagenoeg de boeg van de rest van de romp scheidde.

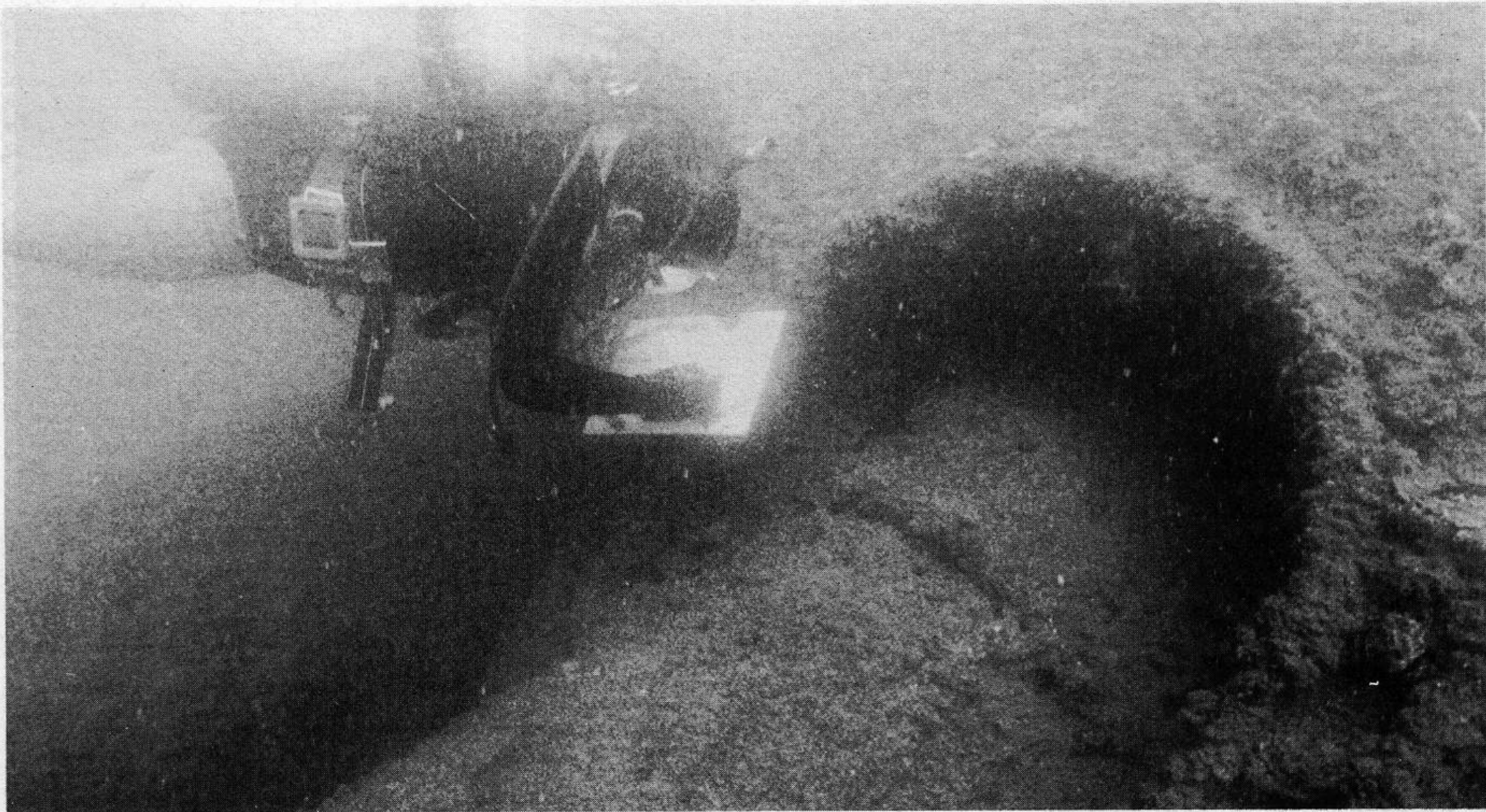
Een van de opzienbarende vondsten was echter de ontdekking van de geschutskoepel nr 1 van de 14-inch kanons die in zijn geheel op de bodem lag, zo ongeveer 9 m beneden zijn oorspronkelijke plaats. De kracht van de explosie moet de koepel naar beneden hebben geslingerd, waarbij deze bijna waterpas op de bodem kwam te liggen. De drie lopen hadden elk dezelfde elevatie en er werd geen schade aan de koepelplaten ontdekt. Tijdens de oorlog had de marine twee van de geschutskoepels van de *Arizona* volledig verwijderd en van een derde de kanons. Waarom dit stuk niet werd geborgen zal altijd wel een raadsel blijven. In de rapporten van 1942 wordt deze geschutskoepel niet genoemd.

Een doelstelling van het onderzoek was het schip exact te meten om aldus tekeningen op schaal te kunnen maken en de omvang van de schade vast te stellen. Vaste markeringspunten op het wrak vormden een uitgangspunt voor latere metingen om te bepalen of het schip nog verder in de modder was gezonken. *Links:* Een Amerikaanse marineduiker bezig met meten op het dek. *Rechts:* Een schets wordt gemaakt van het uiterste punt van de boeg waar twee kleine openingen door het dek bestemd waren om de meertouwen vast te sjoeren.



Kijkje langs de driepotige onderkant van de mast. Deze deed ook dienst als verbindingsweg en vluchtroute en de ladder gaf de bemanning ook gelegenheid het vuurleidingscentrum te bereiken zonder zich aan vijandelijk vuur bloot te stellen.





De romp verder afzoekend werd het schip meer herkenbaar. Ongeveer halverwege de lengte begonnen de rompplaten een normaal aanzien te vertonen en vanaf de plaats van het monument (precies onder de grote mast) naar de achtersteven was het schip geheel intact. In dit gedeelte werden verscheidene patrijspooten ontdekt waarbij van sommige het glas nog heel was. De scheepsbemanning moet bezig zijn geweest het schip in waterdichte conditie te brengen toen de *Arizona* ontplofte want bij veel patrijspooten was het poortdeksel op zijn plaats en vastgezet. Een van de vreemdste ontdekkingen was wel dat bij sommige patrijspooten nog lucht werd gevonden tussen het glas en het poortdeksel.

Het onderzoek werd de daaropvolgende week voortgezet volgens de gebruikelijke procedure bij archeologisch onderzoek. De drie hoofddiversarissen die het onderzoek leidden waren leden van het Park Services' Submerged Resource Team en zij werden geassisteerd door andere ervaren duikers. Iedereen had bij de eerste duik last van desoriëntatie, wat voornamelijk kwam doordat er geen herkenningspunten waren in de meest gehavende delen van het schip en ook door het feit dat op de meeste dagen het zicht in de haven van Pearl Harbor niet meer dan 1.50 tot 2.10 m bedroeg.

In het begin was reeds het besluit gevallen dat geen pogingen zouden worden gedaan in het binnenste van het schip op onderzoek te gaan. Daar waren twee redenen voor: ten eerste, ieder wrak is gevaarlijk en het gebrek aan zicht in Pearl Harbor versterkte dat nog; ten tweede, bevatte het schip nog steeds veel ongeborgene stoffelijke resten en we vonden het niet passend deze gedeelten te betreden of het risico te lopen als grafschenders betiteld te worden. Om dezelfde reden werden er ook geen voorwerpen mee naar boven genomen, hoewel verschillende stukken werden gefotografeerd om die te kunnen bestuderen. De enige voorwerpen die men naar boven heeft gehaald zijn vier luchtdoelgranaten, maar dat was om veiligheidsredenen. (Deze granaten blijken sindsdien ietwat een mysterie te zijn. Zij waren bestemd voor een stuk geschut dat nooit op de *Arizona* heeft gestaan. Hoe ze daar aan dek zijn gekomen is een zaak die misschien wel nooit opgelost zal worden).

Naarmate de week verstreek en de duikers meer bekend raakten met de ligging van het schip, werden er meer en meer gegevens verkregen. Als aanvulling op de metingen werden er ook onderwater foto's en videobanden gemaakt. De afbeeldingen die de fotografen mee naar boven brachten waren zowel fascinerend als spookachtig: door een openstaand luikgat op het dek zag men een betegelde vloer met gebroken aardewerk, alsmede een brandslang uitgerold op het dek door bemannings-

**Een verbazende ontdekking was dat geschutskoepel nr 1, compleet met de drie 14-inch kanons, zich nog op het schip bevond, hoewel niet op z'n oorspronkelijke plaats. Er was steeds aangenomen dat ook deze kanons, samen met de andere, destijds waren geborgen.**



leden die een paar minuten later de dood vonden. De media waren zeer geïnteresseerd in het project en iedere dag stonden er TV mensen klaar om de videotapes te kopiëren die de duikers hadden gemaakt. Het onderzoek werd door de drie grote TV stations uitgezonden en de kranten verspreidden het nieuws door het hele land.

Sommige fabeltjes omtrent de *Arizona* konden ook aan de kaak worden gesteld. Geruchten waren ooit verspreid dat een deel van het schip door de explosie was verdwenen. Wij ontdekten dat de zijplaten van de romp nog vrijwel intact waren, hoewel zij bedekt waren met lagen fijn zand. Er was ons ook verteld dat grote hoeveelheden olie uit het schip weglekten en dat de vervuiling van de haven van Pearl Harbor werd veroorzaakt door de *Arizona*. In feite is het zo dat er dagelijks een olievlek boven het wrak zichtbaar is en ook komt er olie naar het oppervlak in de buurt van de voorsteven. De duikers vonden de plaats van het lek en gebleken is dat het schip iedere vijftien seconden een druppel olie lekt. Als deze naar boven komt verspreid ze zich over een groot oppervlak. De havenwerkers kunnen beter op zoek gaan naar een andere haard

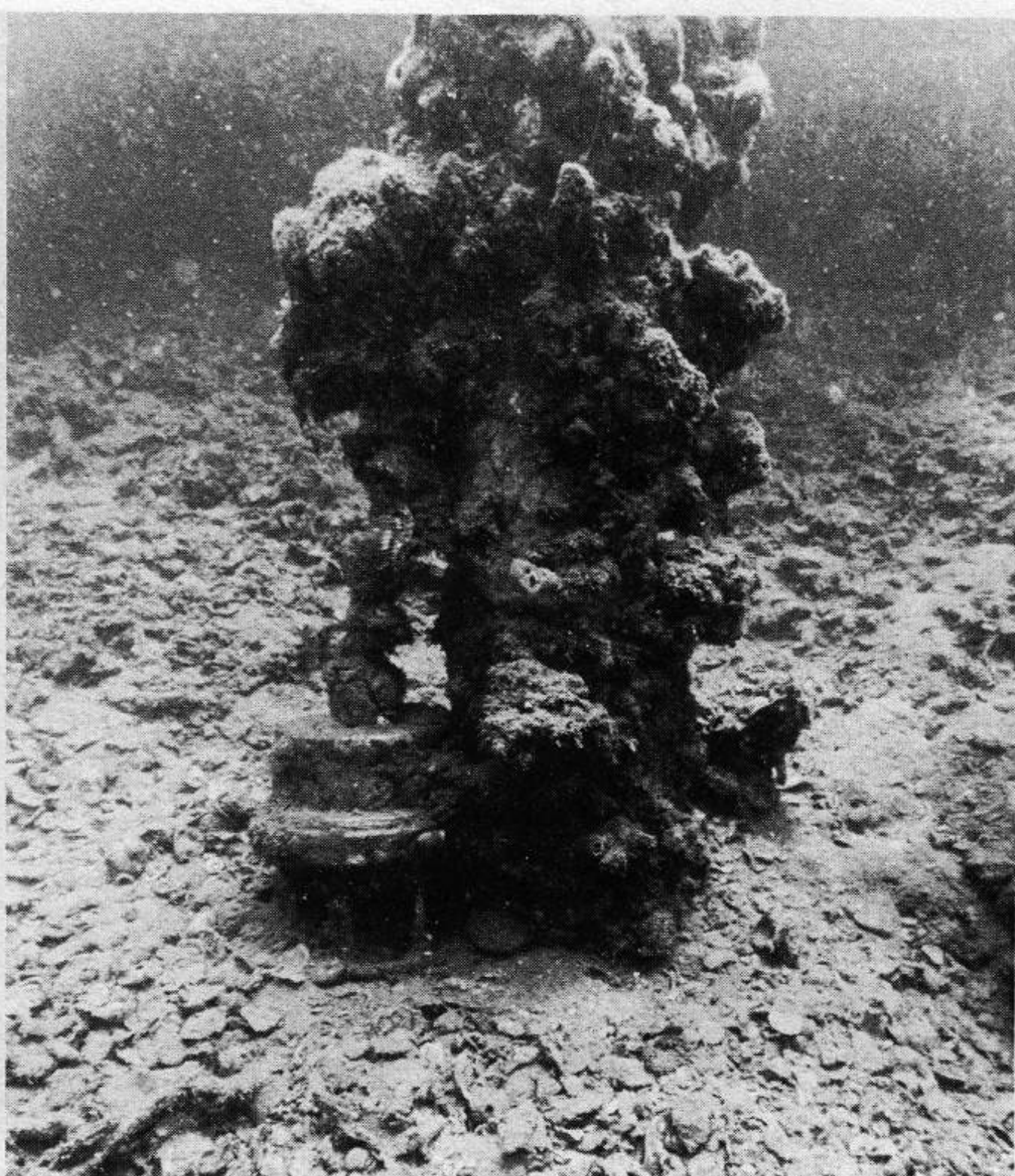
van vervuiling met betrekking tot de grote hoeveelheden olie die in andere delen van de haven worden gevonden. Uit het schip lekt per dag niet meer dan een paar gallon.

De taak alle schade aan de *Arizona* op te meten bleek immens. Bij het boeggedeelte had men vele dagen nodig om al de verwrongen stukken staal op te meten en deze in verband te brengen met bestaande tekeningen. In de schaderapporten was aantekening gemaakt van de plaatsen waar bommen het schip hadden getroffen, er werden echter veel meer gaten gevonden dan het aantal dat in de rapporten werd vermeld. Aangenomen wordt dat veel van deze schade is ontstaan tijdens bergingspogingen in het begin van de jaren veertig, toen er delen van het dek werden opengesneden om machinerieën te verwijderen. Bij de achtersteven werd, nadat het koraal was verwijderd, een gat gevonden dat ontstaan was door het gebruik van een brandijzer. In dit deel van het schip bevond zich de vliegtuigkraan en men vermoedt dat na verwijdering ervan het dek werd opengesneden om de machines weg te halen.





**Aangrijpende herinneringen aan de 1.177 man die mee met het schip de diepte in gingen: gebroken schalen en bestek in de buurt van de mess.**



**Een koperen lantaarn ligt nog steeds aan dek, naast een geheel met aangroei bedekte steunbalk. Niets werd echter weggehaald aangezien het schip een oorlogsgraf is.**

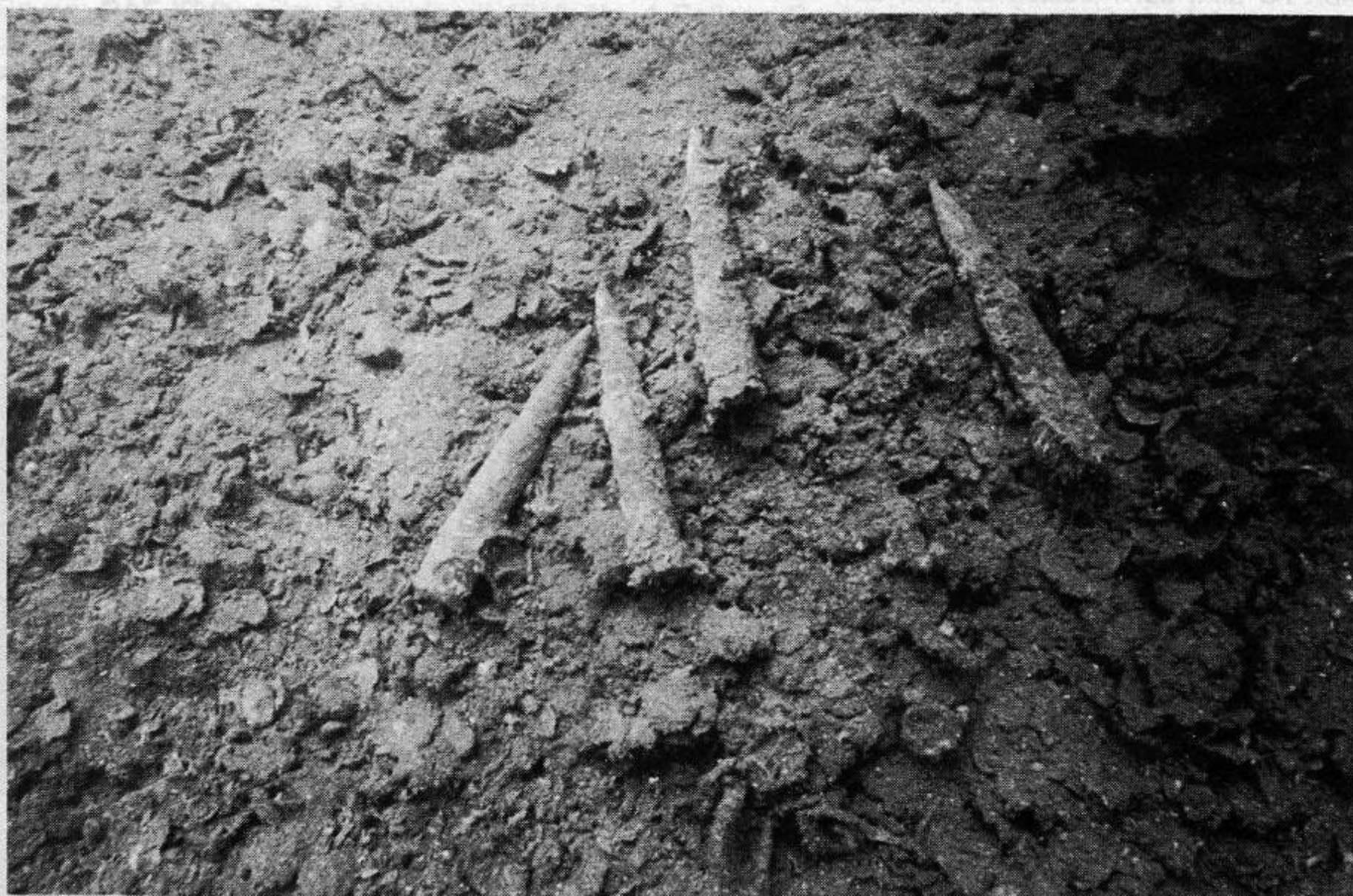
Hoewel het verboden was het schip binnen te gaan kreeg men toch, door verschillende gaten, zo'n goed zicht op het interieur, dat men eigenlijk naar meer verlangde. Met een sterke lamp werden delen van de compartimenten verlicht. Alle dekken zaten onder een laag zand en de hele installatie en het meubilair waren overdekt met onderwaterplanten. We konden echter ondanks de begroeiing duidelijk trappen, deklampen en soms een tafel ontdekken en in een gedeelte zagen we een waterdichte deur half open staan.

Het schip sprak zichtbaar tot de verbeelding van de duikers. Hoewel alle onderzoekers ervaren archeologen en bergingsdeskundigen waren, waren zij zich duidelijk niet alleen bewust van de historische waarde van het object, maar ook van de aanwezigheid van de stoffelijke resten tussen de stalen wanden. Dit werd door iedereen gevoeld die enige tijd in de buurt van het schip had verkeerdd en het onder water bezig zijn met het schip verhevigde dit gevoel slechts.

De doelstellingen van het onderzoek werden maar gedeeltelijk bereikt. Een verder onderzoek is nodig om het geheel in kaart te kunnen brengen, omdat men tot nu toe maar een derde deel van de romp heeft kunnen onderzoeken. Feitelijk werd er meer opgemeten dan men oorspronkelijk had gepland dankzij de hulp van marinepersoneel, maar door de grote omvang van het werk zullen er opnieuw duikers moeten worden ingeschakeld. Schade veroorzaakt door torpedo's is nergens gevonden. Het schip is zes meter in de modder weggezakt en enige zichtbare schade door een torpedo moet nu onder de bodem zitten. De plaats van deze schade zou in hetzelfde gedeelte moeten zitten waar de magazijnen explodeerden, waardoor ieder spoor van een torpedotreffer moet zijn verdwenen. Er bestaat echter een oud gezegde in de archeologie dat 'afwezigheid van bewijs geen bewijs is voor afwezigheid'. Het is te hopen dat bij nieuwe onderzoeken de zandlagen verwijderd kunnen worden en dat men het schip tot aan de kiel zal kunnen inspecteren.

Op dit moment wordt de *Arizona* weer met rust gelaten. Periodiek zal echter worden gedoken om metingen te verrichten vanuit de aangebrachte markeringspunten en een nader onderzoek brengt misschien weer meer bijzonderheden aan het licht. Gehoopt wordt dat de gegevens die tot dusver zijn verzameld als grondslag zullen dienen voor toekomstige preservatiemethoden. De *Arizona* is een organisch object, gemaakt van pantserplaten

en staal en is bezig tot het stof terug te keren waaruit zij gemaakt werd. Misschien kunnen onze pogingen bijdragen tot haar preservatie zodat zij behouden blijft voor komende generaties en zij de herinnering levend zal houden aan de dag dat Amerika betrokken werd in de Wereldoorlog en de geschiedenis voor altijd veranderde.



**Meer oorlogsachtige herinneringen aan de dag der schande: 50 mitrailleurmunitie verspreid over het achterdek.**



**'40~'45  
TOEN & NU**

**Misdaad in WO II**



# Een executie op D-Day

Normandië, 6 juni 1944. Terwijl de nacht langzaam verdween, doemde in het schemerlicht van de morgen de grote Geallieerde armada op. De eerste flitsen van het scheepsgeschut waren kort na 05.00 uur te zien: het donderend geluid werd gehoord langs de hele 120 km lange invasiekust. De zon kwam op om twee minuten voor zes, maar de bewolkte lucht werd verduisterd door rookgordijnen, exploderende granaten en branden op de kust. Negentig minuten voor Uur-H begonnen de landingsvaartuigen te arriveren. Het eerste bereikte in het westen om 06.30 uur het strand en een uur later het oosten. Achter de bataljons kwamen de brigades waaronder eenheden van de Royal Artillery die kort na acht uur moesten landen. Een van hun kanonniers, Ernest Kemp, was er echter niet bij. Toch zag hij zoals ieder lid van zijn regiment op dat moment de dood onder ogen. Hij genoot evenwel niet de eer te vechten voor zijn vaderland... of ten lange leste oog in oog te staan met de vijand... of betrokken te zijn bij de goede zaak. Om 08.00 uur vond hij de dood, niet op het slagveld in Frankrijk, geveld door een Duitse kogel, maar in Londen, waar hij werd terechtgesteld door eigen landgenoten in de groengeverfde executiekamer van de Wandsworth gevangenis.

Ernest James Harman Kemp kwam op 4 oktober 1923 in Gillingham in Kent op de wereld als kind van een ongehuwde moeder. Hij droeg haar naam hoewel hij later vertelde dat zijn vader was gestorven toen hij vier jaar was. Zijn hele leven woonde hij bij zijn moeder en stiefvader op Railway Grove 27, New Cross, in Zuid-Londen. Hij werkte als kruier op het nabijgelegen New Cross-station van de Southern Railway Company en later werkte hij als chauffeur bij Whitbread Brewery in Lewisham. Op 29 december 1942 trad hij in dienst bij het Queen's Royal Regiment (West Surrey) en werd achtereenvolgens gelegerd in Maidstone, Exeter, Ilfracombe en Taunton. Het jaar daarop werd hij overgeplaatst naar de Royal Artillery waarbij hij dienst deed in Aberdeen, Cromer en Watford. In november 1943 kwam hij bij de B Batterij van het Depot in Woolwich. Op dinsdag 8 februari 1944 werd hij door de militaire politie gearresteerd wegens desertie en vastgezet in de kazerne in Woolwich in afwachting van zijn berechting door de krijgsraad. Om 14.15

uur die middag werd hij onder bewaking naar het Army Dental Centre in Charlton Park Lane gebracht voor een behandeling van zijn tandvlees. Na verlof gevraagd te hebben even naar de W.C. te gaan, klom hij door een raampje naar buiten en verdween.

Nog geen drie kilometer verder aan de westelijke kant van Kidbrooke Park Road, lag het Royal Air Force No.1 Centre waar de vrouwelijke soldaat 1e kl. Miriam Deeley kort tevoren was aangekomen om een cursus te volgen voor radio/radar monteur. Op 21-jarige leeftijd had zij op 7 augustus 1942 vrijwillig dienst genomen bij de luchtmacht. Zij woonde in Blake Hall Road 29 in Wanstead aan de

oostelijke kant van Londen. Haar vader werkte bij de National Bank of India en na haar eindexamen op de Woodford County High School ging zij daar ook werken.

Terwijl zij een opleiding ging volgen bij de RAF Yatesbury in radioafstandspeiling, ontmoette zij Betty Lowder die ook in augustus dienst had genomen en zij werden spoedig goede vrienden. In november werden beiden geplaatst bij de RAF in Folly, een van de oorspronkelijke Chain Home stations gelegen naast Roch Castle, met uitzicht over St Bride's Bay aan de zuidwest kust van Wales. Doordat het maar een klein station was met ongeveer zestig man personeel (men werkte met vier ploeg-



Geheel boven: Miriam Deeley in Cliftonville bij Margate in augustus 1938. Boven: Haar huis was in Wanstead in Blake Hall Road 29, in de noordoostelijke buitenwijken van Londen.





**Miriam nam op 7 augustus 1942 dienst bij de Women's Auxiliary Air Force. Op 24 september werd zij geplaatst op No.2 Radio Direction Finding School. Na haar opleiding als radar specialist ging zij op 5 november naar de RAF in Folly in zuidwest Wales.**

gen. ingedeeld als volgt: 08.00 uur tot 13.00 uur; 13.00 uur tot 18.00 uur; 18.00 uur tot 23.00 uur en van 23.00 uur tot 08.00 uur), was de sfeer onder het commando van de Canadees Kline Cochran goed. Sir Geraint Evans, de operazanger uit Wales (later leidend bariton bij het Royal Opera House in Covent Garden), was ook gestationeerd in Folly en iedereen heeft het nog over de kameraadschap die er in deze eenheid heerste.

Betty werd in november 1943 in Cornwall geplaatst en tegen die tijd had de aantrekkelijke Miriam relaties aangeknoopt met een van de radarmonteurs, soldaat William Quill, en hun verlovings werd bekendgemaakt op 3 februari 1944, tien dagen voordat Bill zijn aanstelling tot officier ontving. Zes dagen later werd hij voor een conversie cursus overgeplaatst naar No.7 Radio School in het Museum der Wetenschappen in South Kensington in Londen. Hij vroeg en kreeg toestemming ingekwartierd te worden bij de ouders van Miriam in Wanstead. Deze regeling was ideaal daar Miriam inmiddels ook in Londen was geplaatst bij het No.1 Balloon Centre van de RAF in Kidbrooke in het zuid-westen van de stad, alwaar zij een omscholingscursus tot radarmonteur ging volgen. Deze plaatsingen in Londen maakten het mogelijk dat Miriam en William elkaar regelmatig konden ontmoeten. Haar belangstelling ging uit naar meteorologie, maar aangezien zij geen universitaire graad had, bleef dit zonder consequenties. De cursus van Miriam werd gegeven in het Technical College in Lewisham en de meisjes moesten dagelijks op en neer van en naar hun kamp in Kidbrooke Park Road.

In het weekeinde van 12 op 13 februari slaagde Miriam erin verlof te krijgen en bracht deze dagen door met haar verloofde in Wanstead. Op zondagavond moest zij terug zijn op de basis en om ongeveer half negen gingen Bill en zij op weg naar Charing Cross Station waar zij de trein van 22.00 uur naar Kidbrooke kon nemen. Zij liepen de paar honderd meter van Blake Hall Road naar Green Man waar zij de bus namen. Langzaam rijdend in de verduisterde stad langs Leytonstone High Road en door Stratford, passeerden zij rij na rij wegge-bombardeerde en verlaten huizen in een gebied dat zwaar was getroffen door de Duitse luchtaan-vallen. De bus bereikte Bow Road om ongeveer 22.00 uur toen luchtalarm werd gegeven. De chauffeur stopte, niet in staat verder te rijden. Het Bow Road Station van de ondergrondse was dichterbij en Bill ontdekte dat de treinen naar West End nog reden. Na een kaartje te hebben gekocht voor Charing Cross bleef Bill op het perron tot Miriams trein vertrokken was. In haar tas had zij een van Bills



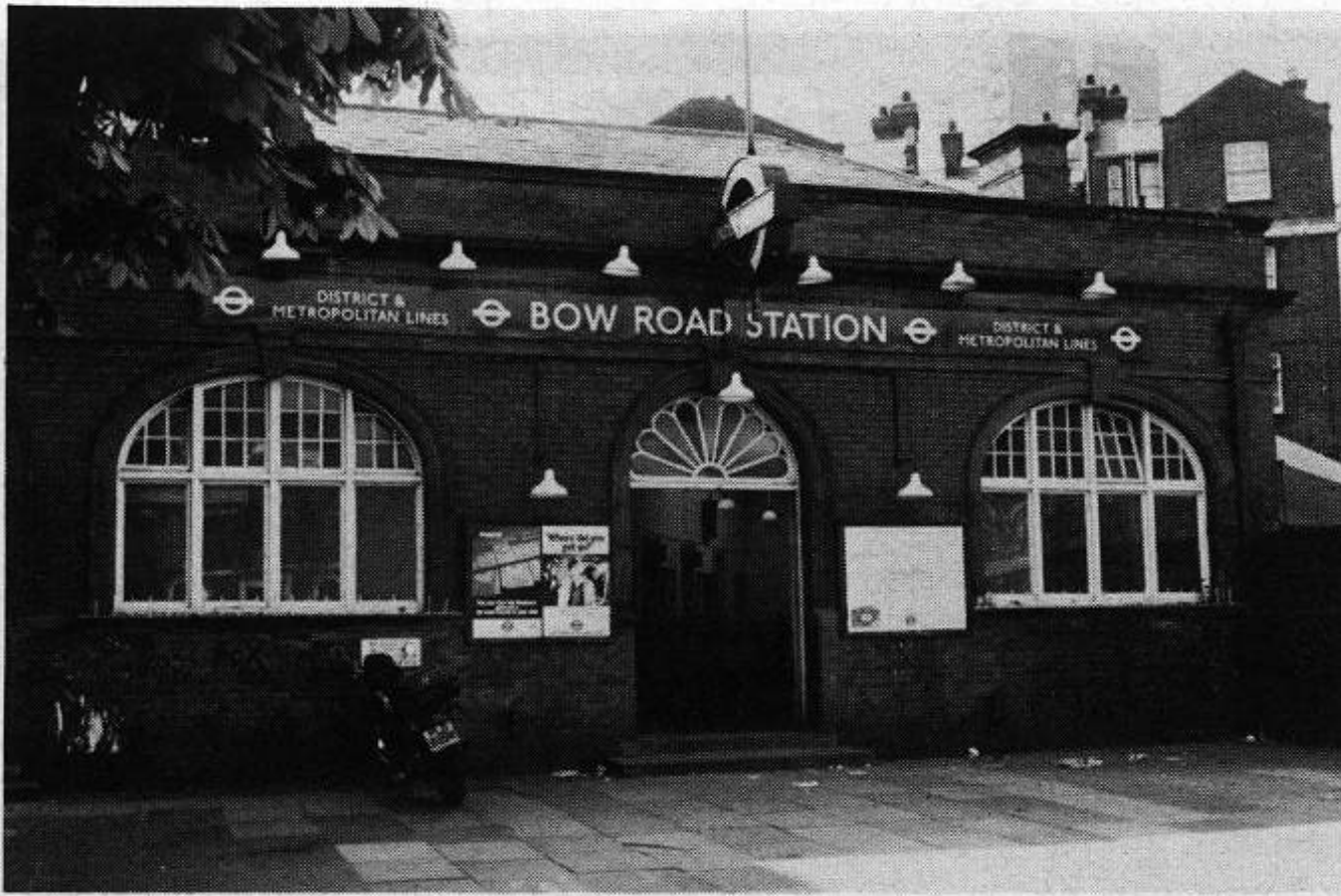
**Vier dikke vrienden gedurende de gelukkige dagen in Folly in 1943. V.l.n.r.: Al Bartholomew met het embleem dat de Canadese nationaliteit aangeeft, Miriam Deeley, Bill Quill, haar verloofde, en Betty Lowder.**



**Boven: RAF Kidbrooke dateerde uit 1919. No. 1 Balloon Centre kwam er in 1937. Het kamp was blijkbaar het dichtstbijzijnde onderkomen voor de meisjes die ruim drie km verder een radarcursus volgden op het Lewisham Technical College. Miriam was met het trainingssquadron ondergebracht in het North Camp. Kidbrooke bleef tot ver in de jaren zestig bestaan als het Publicatiecentrum van de Luchtmacht. (John Kennett). Onder: De oude hoofdingang is nu in gebruik bij de Thomas Tallis School.**







**Sterke contrasten. Links: Bow Road Station, onveranderd in 40 jaar. Rechts: De oude YMCA cantine in Charing Cross - thans verbouwd tot de**



**Casey Jones Burger Bar. Miriam was hier gezien door de WAAF soldaat Winifred Allen, iets na half elf.**

distributiebonnen voor kleding om een paar zijden kousen te kopen en onder haar arm droeg zij Tolstoi's *Oorlog en Vrede* dat zij uit de bibliotheek had geleend.

Toen zij Charing Cross (dit station heet nu Embankment) bereikte kwam zij tot ontdekking dat zij de laatste trein naar Kidbrooke had gemist, maar zij kon nog wel een trein pakken die om 23.25 uur vertrok en die naar Lewisham ging. Beseffend dat zij te laat binnen zou zijn telefoneerde zij het wachtlokaal in Kidbrooke om te melden dat zij haar trein gemist had en nu moest wachten op een andere verbinding. Zij zei dat ze daarom te laat in het kamp zou arriveren. De tijd van haar telefoontje werd door korporaal Stanley Weston genoteerd om 23.20 uur. Zij kwam nooit aan.

De volgende morgen besloot Arthur Belcher, die bij de veiligheidsdienst van de Southern Railway werkte en in Basket Garden in Eltham woonde, naar zijn volkstuintje te gaan dat naast het Foxhole Path lag langs de spoorlijn in de buurt van Well Hall Station, de eerste halte vanuit Kidbrooke. Zijn stukje grond was nr.23, maar voor hij dat bereikte zag hij tussen de koolsoorten een blauw-grijze bundel textiel liggen. Terwijl hij naderbij kwam zag hij dat een tuniek en een overjas van de WAAF (de Woman's Auxiliary Air Force) het lichaam van een meisje bedekten. Hij zag onmiddellijk dat zij dood was want om haar nek zat een strak getrokken sjaal. Belcher hield een voorbijganger aan, Jack Mardell, en vroeg hem onmiddellijk aangifte te gaan doen bij het politiebureau in Well Hall Road, terwijl hijzelf achter bleef om het lichaam te bewaken.

Om 08.30 uur waren brigadier van politie Charles Fennell en rechercheur Vincent Green samen met de politie-arts, Dr. William Milton, aangekomen op de plaats van het onheil. Het lichaam was bijna naakt op een trui, hemd en das na en was nagevoegd helemaal koud. Dr. Milton kwam tot de conclusie dat zij al zeker zeven uur dood moest zijn. Bij het doorzoeken van het gebied vond de politie aanwijzingen dat ongeveer 20 m verderop een worsteling had plaatsgevonden. Voorts ontdekte zij sporen die erop wezen dat het lichaam naar zijn huidige plaats was gesleept. In de buurt lag haar pet, een boek en eveneens een gebreide rechter legerhandschoen. Hoewel het duidelijk was dat het slachtoffer een WAAF was, kon men niet onmiddellijk achter haar identiteit komen.

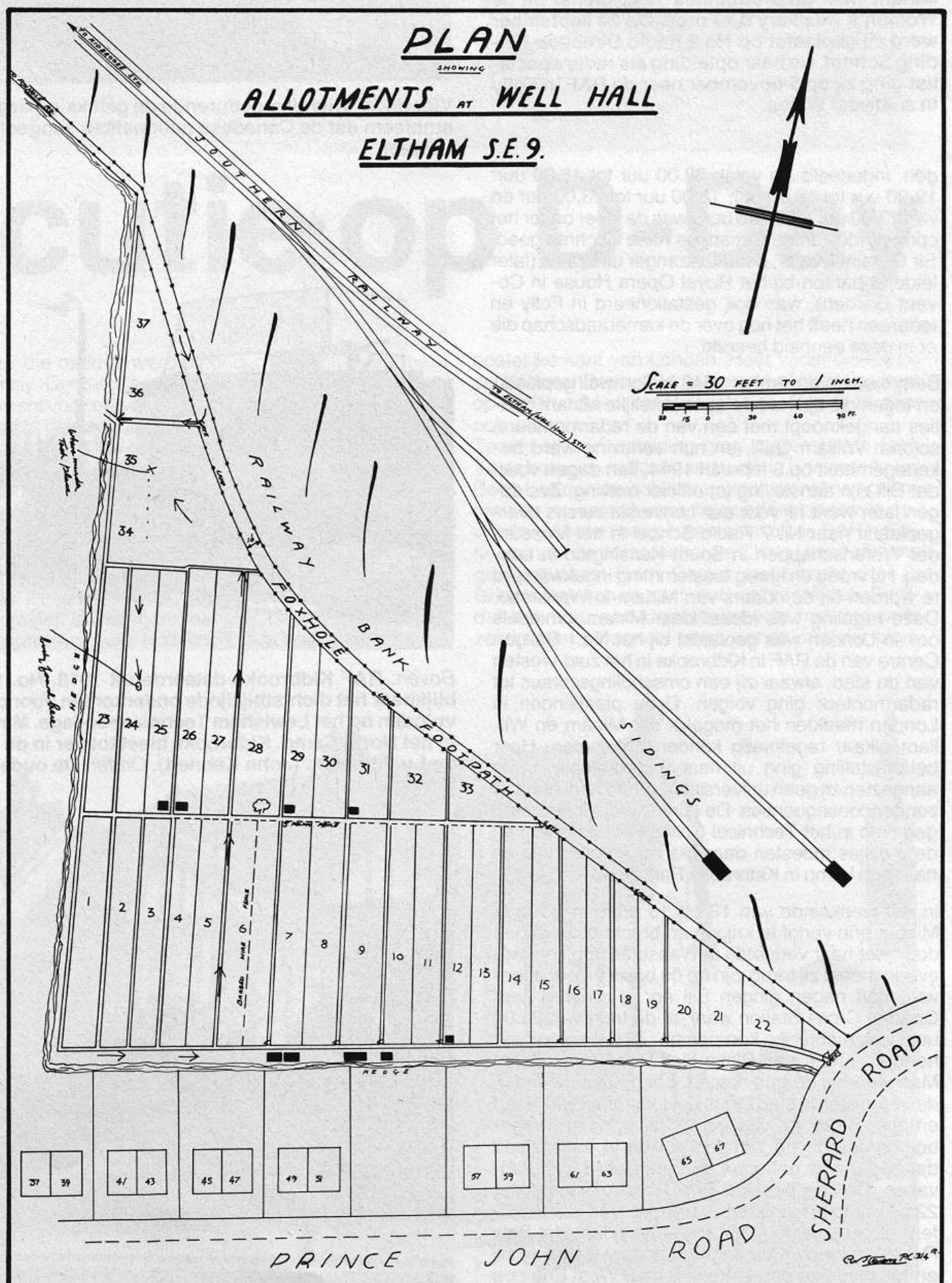
Scotland Yard werd meteen op de hoogte gesteld en de bekende hoofdinspecteur (de latere commissaris) Edward Greeno, kwam direct naar de plaats van de misdaad. In de zachte grond waren niet alleen sporen zichtbaar van het verslepen van het lichaam maar ook afdrucken van schoenen van de moordenaar - maat 11.

Door al die politieactiviteiten, werd het nieuws dat er een moord was gepleegd snel verspreid. Schooljongens staan bekend om hun nieuwsgierigheid en omstreeks het middaguur kwam de 14-jarige Ronald Juri, leerling op de St Thomas More School, via de Westhorne Avenue een kijkje nemen. Speurend om iets te vinden dat van waarde kon zijn, kon Ronald zijn ogen niet geloven toen hij een blauw stukje stof zag liggen langs de spoorlijn. Bij het oprapen ontdekte hij dat het een zakje was, gerafeld aan de bovenkant op de plaats waar het was afgescheurd. Er zaten twee identiteitskaarten

in en de naam staat nog steeds gegrift in Ronalds hoofd: 2130707 LACW Iris Miriam Deeley.

Hij ging met zijn vondst naar een politieagent en even verderop het pad en vroeg iemand te spreken die de leiding had over het onderzoek, uiteraard met de bedoeling dichterbij de plaats van het onge-

val te komen. Na wat heen en weer gepraat bracht de agent hem naar de plek waar de politiemensen stonden. Hoewel Ronald zijn doel had bereikt heeft hij daar zijn hele leven spijt van gehad. Hoewel hij het lichaam niet gezien heeft zag hij het vertrapte stuk grond en 'het leek wel of er een tank doorheen



**Het toneel van de misdaad, geschetst door politieagent Charles Stevens. De door Kemp genomen route is met pijlen aangegeven.**





**Links:** Ronald Juri, toen een 14-jarige schooljongen, bezoekt opnieuw de plek waar hij een vitaal bewijsstuk vond - de zak die van Miriams rok was gescheurd en waarin haar identiteitskaarten zaten. Onlangs is de grond een stuk opgehoogd i.v.m. de bouw van de Rochester Way, waardoor het



**Rechts:** Foxhole Path aan de noordkant van de spoorlijn geheel verdween. Enkele meters verderop geeft dit viaduct toegang tot het zuidelijke deel van het pad.

was gegaan' zo verbeteren moet het slachtoffer met haar aanvallers hebben gevochten. Dit heeft een blijvende herinnering achtergelaten bij Ronald Juri. De lijkschouwing de volgende morgen uitgevoerd door de patholoog-anatoom Arthur Davies uit Harley Street, toonde aan dat de dood moest zijn veroorzaakt door verstikking en op de 16e moesten haar vader, Donald Deeley, en Bill Quill in het lijkenhuis van Lewisham de droeve plicht vervullen haar formeel te identificeren.

Na zijn afscheid van Miriam in Bow Road, liep Bill terug naar Blake Hall Road. De volgende dag volgde hij zoals gewoonlijk de lessen in het Museum, toen de politie 's middags arriveerde en hem kortaf vroeg zijn schoenen te tonen. Hem volkomen in het duister latend wat betreft de reden van dit verzoek, verdwenen de agenten weer. Later kreeg hij een telefoontje van Miriams zuster Hazel die hem vroeg onmiddellijk naar huis te komen. Op zijn vraag waarom, zei zij alleen maar 'kom onmiddellijk'. Zittend in de trein zag hij een krantekop in een vroege avondeditie... en toen wist hij het.

Door het tijdstip van de moord en de vondst van de legerhandschoenen (de andere was gevonden in een bosje) wist Ted Greeno dat hij op zoek moest naar een militair die tot een laat tijdstip verlof had of naar iemand die onwettig afwezig was, dan wel naar een deserteur. Hoewel er honderden militairen werden ondervraagd die in de omgeving waren ingekwartierd en de gangen werden nagegaan van de soldaten die die zondagavond verlof hadden, leek het een hopeloze zaak. De aankomst van Miriam op Charing Cross was bevestigd door WAAF soldaat Winifred Allen, die ook gestationeerd was op Kidbrooke en die Miriam gezien had in de YMCA kantine op het station om ongeveer 22.35 uur. Men wist toen nog niet of zij de trein van 23.25 wel had genomen. De doorbraak kwam toen Greeno werd opgebeld door Mrs. Margaret McGregor. Zij vertelde dat zij in Lewisham, bij het uitstappen, om twintig minuten voor middernacht uit de trein van 23.25 uur, een aardige WAAF had gezien, met een boek onder haar arm. Toen zij daarna was ondervraagd, vertelde zij dat zij, in gezelschap van haar broer, met de WAAF en een

militair die zich bij de winkel van Chiesman bij hen had gevoegd, tot aan de kerk van Kidbrooke had gelopen. Zij beschreef de militair als een ruwe klant met blond haar en een snor die op zijn uniform een onwaarschijnlijk groot aantal badges en onderscheidingen had zitten en dat hij voorts sergeantstrepen droeg. De militair had het gehad over de luchtaanval van die avond en had er over opgeschept dat hij een stel Amerikaanse soldaten die zich schuilhielden in een portiek met zijn pistool gedwongen had tevoorschijn te komen. Mrs. McGregor had echter al gezien dat hij geen wapen droeg. Hij had het erover dat hij de Amerikanen haatte en dat het maar goed was dat zijn zuster geen Yank mee naar huis had genomen met kerstmis. 'Mijn vader is een diender en het zou een moordpartij zijn geworden.'

Mrs. McGregor zei dat de man gauw genoeg kreeg van het gesprek met haar broer en dat hij het zo arrangeerde dat hij naast de WAAF kwam te lopen toen zij Blackheath Village bereikten. Mrs. McGregor vertelde nog dat zij had geroepen: 'Loop

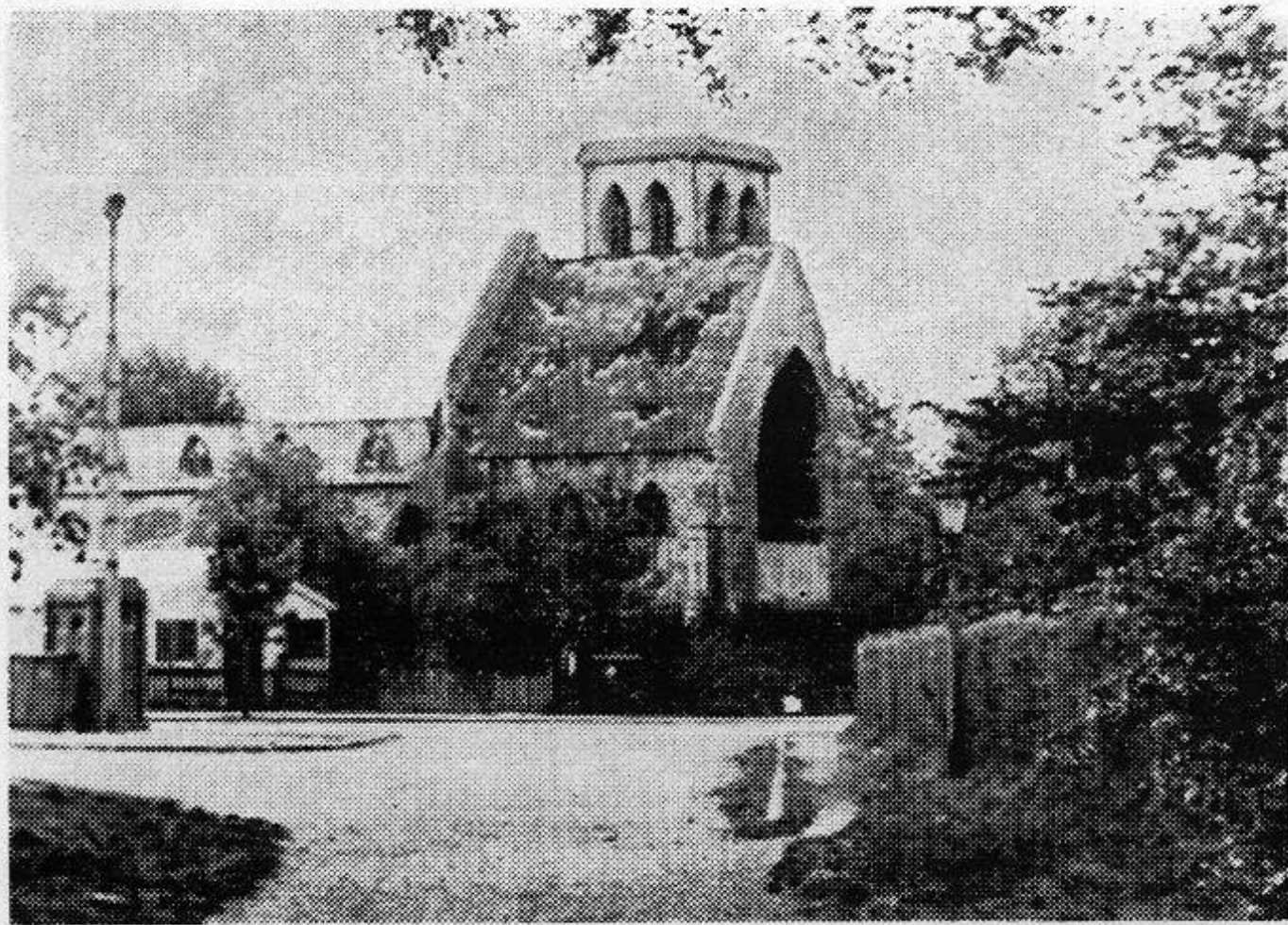


**Links:** Ronald nam zijn vondst mee naar de plaats waar een politieagent stond, bij het begin van het pad aan de andere kant van het viaduct. Niet van plan de afgescheurde zak aan een of andere oude politieman te overhandigen, vroeg hij iemand te spreken die de leiding had van het onderzoek. Dat bleek hoofdinspecteur Edward Greeno te zijn, die Ronald toestond het terrein via de poort (zie de schets op p. 46) te betreden. Pas toen kwam bij de jongen de gedachte aan moord op toen hij de vertrapte groentetuin zag, waar Miriam wanhopig voor haar leven had gevochten.



Haar geroep om hulp had een der omwonenden in Basket Gardens, waarvan de huizen op de tuintjes uitkijken, wakker gemaakt. Mr Juri kan zich nog, ten tijde van het proces, de vernietigende berisping herinneren die rechter Cassels uitdeelde aan de man in kwestie die schaapachtig had megedeeld dat hij weer was gaan slapen. Ronald Juri staat hier op de plaats waar hij zich ook op 14 februari 1944 met Greeno bevond. Het land werd in 1965 aangewezen voor bebouwing. Thans staan er de Tattersall flats met bijbehorende garages.





**Left: Mrs Margaret McGregor gaf de eerste beschrijving van de man die de politie zocht. zij gaf het signalement van de opschepperige soldaat die mee was gelopen tot aan de politiealarmcel tegenover de kerk van Kidbrooke, vanwaar het nog 400 m was naar het RAF-kamp. Rechts: Met de**



**opkomst van walkie-talkies bij de politie, werden alarmcellen overbodig en weggehaald. De sirene voor luchtalarm staat er nog steeds, hoewel de kruising van Brook Lane gewijzigd is.**

eens wat harder soldaat!', waarop deze antwoordde: 'Ik probeer in de pas te blijven met Sneeuwwitje hier.'

Bij het bereiken van Kidbrooke Park Road staken Mrs. McGregor en haar broer de straat over naar Broad Walk waar zij woonden en omdat het van hieruit maar een paar minuten lopen was naar het RAF-kamp had zij de WAAF gezegd rechtdoor te lopen naar Kidbrooke Station. Dat was het laatste wat zij van hen had gezien. Zij was er echter van overtuigd dat de soldaat de moordenaar was. Een belangrijke opmerking gaf Ted Greeno een aanknopingspunt: bij het naderen van de kerk had de soldaat gezegd: 'ik heb deze weg al een paar keer afgelegd'. Dit bevestigde zijn voorgevoel dat de moordenaar waarschijnlijk de omgeving kende waardoor deze de weg naar de volkstuintjes wist te vinden.

Nu er een goede beschrijving bestond van de man, werd de politie in heel Engeland opgedragen uit te kijken naar de vreemdsoortig uitgedoste soldaat. Een week later, op dinsdagmorgen 22 februari, zag Charles Memory van de spoorwegpolitie op het St Pancras Station een sergenteant en een WAAF zitten op het perron. Memory was een gewezen militair en hij zag meteen de baton van de Military Medal, een zeldzaamheid op zichzelf, maar zeker bij een jonge soldaat. Zijn argwaan werd pas goed opgewekt bij het zien van de andere onderscheidingen: batons van de North West Frontier, voor Afghanistan en voor Palestina, medailles die waren toegekend lang voor de jongeman geboren was!

Charles Memory wachtte totdat de militair het meisje op de trein had gezet, waarna hij hem ondervroeg en ook informeerde hoe het mogelijk was dat hij een Amerikaanse legerbroek droeg en een Amerikaanse officierskoffer bij zich had. De militair zei dat hij ze had 'gevonden' in Euston Road. Memory vond dit niet afdoende en arresteerde hem. Bij het leeghalen van zijn zakken op het politiebureau in Albany Road, vond men een portefeuille, een Waterman pen, een boekje met kledingbonnen waarvan de voorkant was afgescheurd en een bagagebon (No. IV 00952) voor een plunjezak die was opgeborgen in de Forces Free Cloakroom in Waterloo Station onder de naam 'Sergeant Frederick'.

Op de hoogte gebracht van de arrestatie arriveerde hoofdinspecteur Greeno om 11.00 uur om de arrestant te ondervragen. Hij maakte zich bekend als kanonnier Ernest Kemp, ongetrouwd en 24 jaar oud. [sic]. Terwijl Greeno wegging om deze gegevens na te gaan, werd rechercheur Cecil Ogden naar Waterloo Station gezonden om de plunjezak op de halen. Er zat een uniformbroek in en in een van de zakken zat de voorkant van het bonboekje met de naam 'Pilot Officer W. Quill', maar de rang was doorgestreep en daarvoor in de plaats stond 'Staff Sergeant'.

Terugkomend in Albany Street om 15.30 uur, na uitgevonden te hebben dat de verdachte een deserteur was, vertelde Ted Greeno aan Kemp dat hij bezig was aan een moordzaak en dat hij reken-

schap moest afleggen over zijn bewegingen sinds hij was ontsnapt uit het Charlton Park Dental Centre op 8 februari. Kemp zei dat hij na zijn ontsnapping rechtstreeks naar zijn tante in Dixon Road 5 in New Cross was gegaan, waar hij had theegedronken en om 17.15 uur was vertrokken. Hij had toen de trein naar Erith genomen om zijn vriendin, Ivy Gee, te ontmoeten die werkte bij de firma Callenders. Om

23.00 uur keerde hij terug naar Londen en in Londen Bridge aangekomen bracht hij de nacht door in de wachtkamer tussen perron 1 en 2. De volgende morgen ging hij ontbijten in Uncle Tom's Cafe in Plumpstead Road, Woolwich, waarna hij zich in de nabij gelegen herentoiletten ging wassen en opknappen. Kemp vertelde dat hij na Plumpstead terugkeerde naar Charing Cross waar hij een wande-



**Boven: De arrestatie van kanonnier Kemp op het St. Pancras Station door Charles Memory van de spoorwegpolitie, door de tekenaar Langhammer in 1960 in beeld gebracht. Onder: Hetzelfde station gefotografeerd in 1984.**







De plaats van het Army Dental Centre in de oude Shrapnelkazerne in Charlton Park Lane, vanwaar Kemp op 8 februari ontvluchtte. De juiste plek wordt nu ingenomen door de verbindingsweg achter het Queen Elizabeth Military Hospital dat in 1972 werd geopend.



Na via het W.C-raampje te zijn gevlucht, stak Kemp waarschijnlijk de sportvelden over om het huis van zijn tante te bereiken in Dixon Road. Nr. 5 is sindsdien afgebroken om plaats te maken voor de uitbreiding van Goldsmith's College.

ling maakte door Regent Street en Oxford Street, om vervolgens 's avonds weer naar zijn vriendin in Erith te gaan. Hij verklaarde dat hij de daaropvolgende tien dagen zo had doorgebracht, komend en gaand naar zijn vriendin, iedere avond terugkerend naar Londen en de nacht doorbrengend in de wachtkamer van London Bridge, de Union Jack Club of in een YMCA hotel.

**SERVICES CLOTHING BOOK** M4/88

You will insert your name, rank and Military Identification Card or Official Number in ink before using this book.

**DO NOT INDICATE YOUR UNIT**

Name QUILL

Rank F/O

Military Identification Card / Official Number 170512

SEE INSTRUCTIONS WITHIN

Het originele bonboekje dat gevonden werd bij Kemp werd achtergehouden door de politie als bewijs; dit is eenzelfde boekje, afgegeven aan Bill Quill na zijn promotie tot 1e luitenant in augustus 1944.

Op zaterdagmorgen 12 februari was hij volgens zijn zeggen naar de Millets Army en Navy Stores gegaan waar hij de sergeantsstroken, de korpsonderscheidingstekens van de Commando's, de Combined Operations-divisiepatjes en de Army Physical Training Corps-distinctieven kocht (hij zei echter niets over de batons); een paar 'Wings' van zweefvliegpijlen en koperen gekruiste zwaarden schafte hij zich ook aan. Tot die tijd had hij rondgelopen in een gewoon battledress, maar nu liet hij bij een kleermaker in Waterloo Road bij St. George's

Circus zijn nieuw verworven tekens op zijn uniform naaien. Hij probeerde zonder succes zijn nieuwe identiteit te voltooien met een groene baret van de Commando's maar dat lukte niet.

Hij vertelde Greeno dat hij op zondagmorgen 13 februari een trein nam naar Erith. Hij ging vandaar met zijn vriendin naar Waterloo om bij haar broer in Whitton het middageten te gebruiken. Zij vertrokken daar om 20.00 uur en kwamen anderhalf uur later aan op Waterloo. Daar namen zij de trein van 22.00 uur naar Erith. Kemp reisde met haar mee tot aan Deptford waar hij uitstapte en zij de reis alleen voortzette.

'Ik kwam uit Deptford Station en wandelde naar een koffiestalletje in Deptford Broadway,' verklaarde Kemp. 'Ik kocht een kop thee en een stukje cake en liep vandaar door de Brookmill Road naar Lewisham. Het moet toen ongeveer tien over elf zijn geweest en ik ging het A1 café binnen. Ik at daar mijn avondmaal en vertrok om zowat kwart voor twaalf. Er was niemand in het café die ik kende behalve de man achter het buffet, want ik kwam daar regelmatig.

'Ik verliet het café om 23.45 uur, buiten komend passeerde er een militair en iemand van de Territoriale Strijdkrachten die ik groette. Zij zeiden ook goedenavond terug en liepen naar Belmont Hill. Kort daarna kwamen er een man en een vrouw in burger met een WAAF voorbij, komend uit de richting van het Lewisham Station. De vrouw had geloof ik een korte mantel aan en de man een overjas en hij droeg een koffer. De man liep aan de binnenkant van het voetpad naast mij, de vrouw naast hem en aan de straatkant het meisje. Ik zei "goedenavond" en zij zeiden "goedenavond" terug. De man vroeg "Waar ga je naar toe Tommy", waarop ik antwoordde: "Ik ben op weg naar Woolwich". De man zei "Wij gaan via Blackheath naar Kidbrooke. Wij misten de laatste trein, jij ook?" Ik liep naast de man met ze op.

'De WAAF had een boek onder haar arm. Aan het einde van Belmont Hill moesten we de weg over-

steken en ik veranderde van plaats en ging naast de WAAF lopen. Het gesprek ging over koetjes en kalfjes en de WAAF vertelde dat ze naar Kidbrooke moest waar ze een opleiding volgde. Ik liep met de vrouw, de man en de WAAF mee tot aan de kerk van Kidbrooke waar zich de politie-alarmcel bevindt. De WAAF en ik verlieten de man en de vrouw die naar links moesten en de vrouw vertelde ons dat we gewoon rechtdoor moesten gaan. Ik vroeg aan de WAAF of zij het prettig zou vinden als ik met haar meeliep en zij zei: "Ja, ik vind het best als daarmee je eigen plannen niet in de war raken."

'Ik liep met haar op; zij wist de weg niet en ik wist het ook niet. We liepen in de richting van de brug in de buurt van de spoorlijn. Ik kon het talud van de spoorlijn zien; er liep een voetbrug over de spoorweg. Ik zag een man een stuk grond verlaten dat bij de spoorbaan lag. Hij kwam uit een poort en scheen met een lantaarn op ons. Ik dacht dat hij "Halt" riep en kreeg de indruk dat het iemand van de Home Guard moest zijn. Ik vroeg hem "Wat is de weg naar het Kidbrooke Camp?" en hij zei "Over de voetbrug, aan het eind daarvan rechtsaf dan ben je er vlak bij". Ik liep met de WAAF naar de brug en verliet haar daar. Zij zei dat ze het nu wel zou vinden en liep door.'

Kemp vertelde dat hij daarna terugliep naar de tramhalte waar hij de 46 naar Woolwich nam. Hij beweerde daarna glashard dat hij gewoon weer naar zijn kazerne was teruggegaan, dat hij via de keukendeur de slaapzaal had bereikt en in zijn eigen bed had geslapen. Volgens zijn zeggen zou hij de volgende morgen zijn vertrokken voordat er iemand wakker was, waarna hij een kop koffie had gedronken in een stalletje naast de Woolwich Arsenal poort. Hij slaagde er eindelijk in een groene baret op de kop te tikken op de dag van zijn arrestatie.

Vragend naar de herkomst van de portefeuille verklaarde hij dat die al twee jaar in zijn bezit was. De vulpen had hij drie weken tevoren gekocht bij de firma Joanes bij de Marquis of Granby tramhalte in



Het A1 café - nu een Chinees afhaalrestaurant. Het station Lewisham ligt een paar honderd meter voorbij de bocht.



Mrs McGregor verklaarde dat Kemp zich bij hen voegde bij Chiesmans, inmiddels overgenomen door de Army & Navy Stores.





Het RAF-kamp in Kidbrooke Park Road strekte zich aan beide kanten van de weg enige honderden meters uit. Kemps verklaring mist elke uitleg omtrent de route van de kerk te Kidbrooke naar Westhorne Avenue. De enige weg echter om het kamp te vermijden zou een omweg moeten zijn van Kidbrooke Way naar Rochester Way en vandaar naar Briset Road.

Miriam kende de omgeving niet en de verduisteringsmaatregelen werkten eraan mee dat ze het kamp niet zag. Rechercheur Fred Hodge herinnert zich dat Kemp hem had verteld dat deze het meisje had misleid door te beweren een kortere weg naar het kamp te weten.

Lewisham. De voor hem bezwarende, afgescheurde kaft van het bonboekje paste op het boekje dat hij nog in zijn bezit had, maar hij beweerde dat hij de bonnen gekocht had voor een dollar in het A1 cafe in Lewisham op maandag of dinsdag de 14e of 15e februari.

Niet tevreden met zijn verhaal en over zijn verklaring met betrekking tot de coupons en de vulpen, ging Greeno 's avonds om 20.15 uur door met zijn ondervraging. Bij binnenkomst in de cel beval hij Kemp zijn schoenen uit te trekken - maat 11. Greeno gaf later toe dat hij dit gevraagd had voor het geval de stoere arrestant nijdig zou zijn geworden! Nadat Kemp zijn schoenen had uitgetrokken vertelde Greeno hem dat hij er niet van overtuigd was dat Kemp de waarheid had verteld en dat hij vastgehouden werd in verband met de moord op Miriam Deeley. Hij antwoordde: 'Ik dacht al wel dat U het geweten moet hebben. Ik weet niet wat er met mij aan de hand was waardoor ik dat gedaan heb. Ik zal U vertellen wat er gebeurd is.'

Tijdens de rit naar het hoofdbureau in Eltham zei Kemp: 'Ik krijg mijn verdiende loon. Zij had geen enkele kans. Het was allemaal mijn schuld, meteen nadat ik de sjaal dichttrok leek zij van haar stokje te vallen. Zij wilde zich niet aan mij onderwerpen.' De hoofdinspecteur vertelde hem dat zijn verklaring zou worden opgenomen op het politiebureau in Eltham, waar zij om 21.00 uur arriveerden.

'Ik heb gelogen wat betreft de gebeurtenissen met de WAAF maar al het andere is waar,' bekende Kemp in zijn tweede verklaring die werd opgetekend door rechercheur Fred Hodge. 'Toen ik opliep met de WAAF en aan het eind van het voetpad kwam dat naast de spoorlijn loopt, dacht ik dat er een man "Halt" riep. Ik zei niets tegen hem en hij zweeg ook. Hij scheen zijn lantaarn op de WAAF en mij. Ongeveer dezelfde tijd kwam er een auto van de RAF voorbij. Ik liep met de WAAF onder de voetbrug door en over een ander voetpad waarlangs aan de linkerkant de spoorlijn liep en aan de

rechterkant volkstuintjes lagen. Wij liepen verder over het voetpad en ik zag aan de rechterkant een houten hek. Ik probeerde of het hek open was maar het zat dicht, er zat echter een grendel aan de andere kant waardoor ik het hek kon openen. We passeerden het en ik sloot het hek achter mij. We liepen rechtdoor, het pad af langs de achterkant van de huizen en vervolgens een ander pad naar de volkstuintjes. Tijdens de wandeling sloeg ik mijn arm om haar heen en legde mijn hand op haar borst. Zij duwde die weg en riep: "Laat dat". Ik kon zien dat ze bang was. We liepen verder langs de tuintjes totdat we een paar meter verwijderd waren van het houten hek. Ik sloeg mijn rechterarm om haar heen en plaatste mijn rechterhand (sic) op haar mond en trok haar op de grond. Zij probeerde tegen te strubbelen maar zij had geen enkele kans. Terwijl zij op de grond lag deed ik haar jas open en zag dat zij een sjaal om had. Ik hield haar hoofd tegen de grond met mijn hand over haar mond. Zij probeerde nog steeds zich te verzetten. Ik trok de



Dit was het begin van het pad vanaf Westhorne Avenue, voordat het moest plaatsmaken voor de nieuwe weg. Een versperringsballon squadron werd in 1944 geplaatst aan het eind van het pad in de hoek van het park. Hier liep



Kemp tegen een wachtpost op toen hij na de moord het terrein verliet. (John Kennett)





Wijlen commissaris Edward Greeno, M.B.E., die in 1959 als hoofd van het 4e District (waaronder zes politiebureaus vielen ten zuiden van de Theems) met pensioen ging. Zijn geduchte reputatie had tot gevolg dat hij tijdens zijn carrière 88 keer een eervolle vermelding kreeg.

sjaal dicht om haar nek. Zij verloor het bewustzijn, ik legde mijn hand op haar hart en voelde dat het niet meer klopte. Ik trok vervolgens haar overjas uit. Ik zat nogal in de rats zo dicht bij het voetpad en versleepte haar naar de gewassen waar ik haar liet liggen. Ik weet niet waarom, maar ik kleedde haar uit. Nadat ik al haar kleren had uitgedaan en haar naakte lichaam zag, bedacht ik mij dat iemand haar wel eens zou kunnen zien liggen vanaf het voetpad en daarom bedekte ik haar met de jassen. Voor ik dat deed zocht ik de zakken na en vond de portefeuille in haar tuniek. Er zat ook een zilveren siga-

rettenkoker in. Ik stak alles in mijn zak. Ik nam ook een vulpen uit haar tuniek. Ik scheurde de zak uit haar rok en dekte haar toe zoals ik al verteld heb.

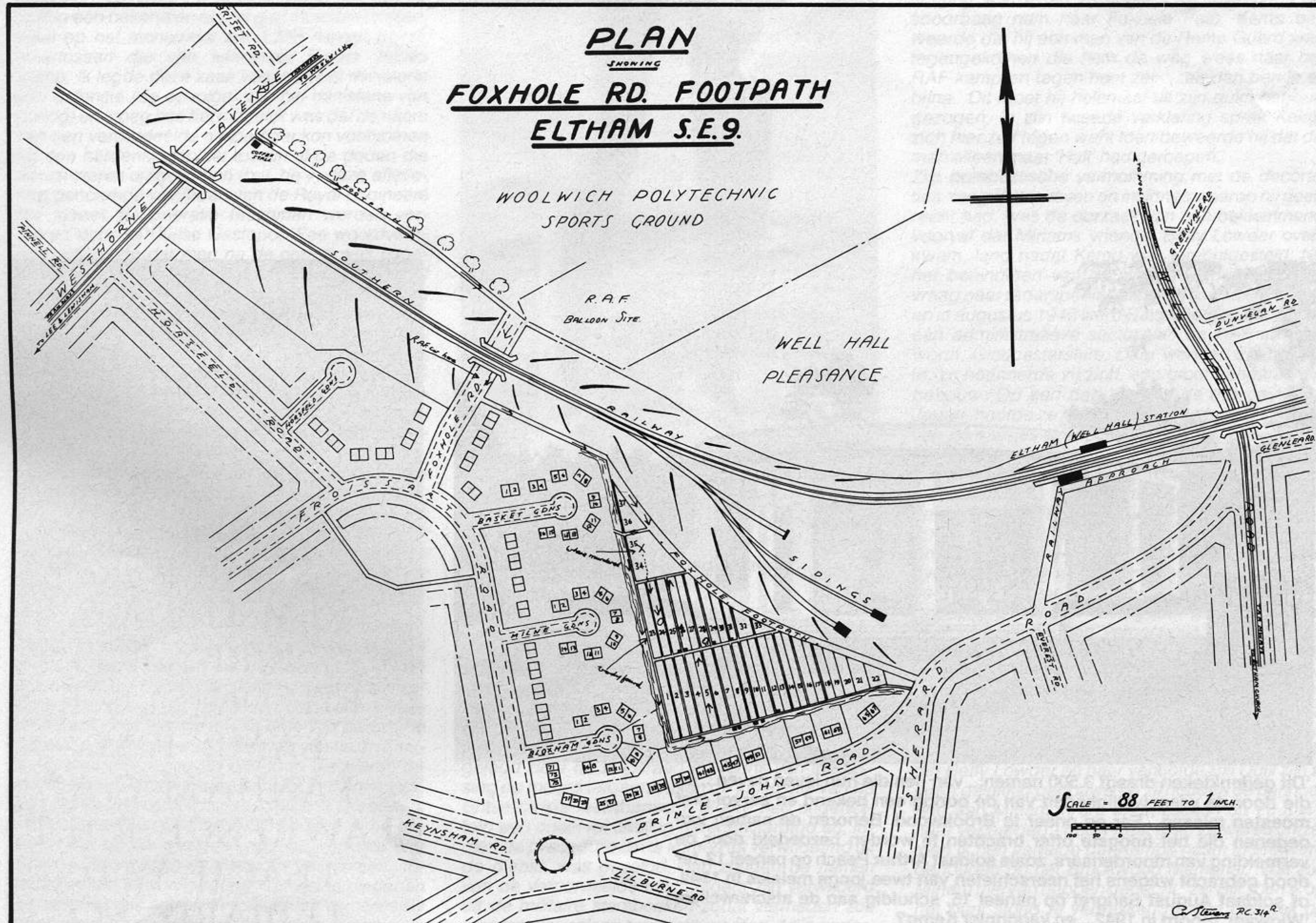
'Ik verliet de tuintjes door hetzelfde hek en liep terug langs het voetpad naar de tramhalte. Onder-tussen had ik de uitgescheurde zak bekeken en vond daar een identiteitskaart en wat kleingeld. Ik gooide de zak en de identiteitskaart over het hek langs de spoorlijn en stopte het kleingeld in mijn zak. Daarna bekeek ik de sigarettenkoker - ik had daar niets aan want ik rook niet, gooide hem ook weg en duwde hem met mijn voet onder de grond.' Kemp werd diezelfde avond om 22.30 uur in staat van beschuldiging gesteld voor de moord op Miriam. De volgende morgen verscheen hij voor het Greenwich Police Court, waarna hij tot 13 maart in preventieve hechtenis verbleef in de gevangenis te Brixton. Tijdens de daaropvolgende rechtzittingen identificeerde Bill Quill bewijsstuk 7 als zijn kledingbonboekje dat hij een week voor haar dood aan zijn verloofde had gegeven. Kemp moest daarna terechtstaan voor het Central Criminal Court in de Old Bailey.

Op 18 april verscheen hij voor rechter Cassels, beschuldigd van moord; hij ontkende echter schuldig te zijn. Mr L.A. Byrne en Mr Gerald Howard waren de aanklagers en Mr F.H. Lawton was de verdediger. Er waren echter geen verzachtende omstandigheden die door de verdediging van Kemp konden worden aangevoerd en de jury bestaande uit elf mannen en een vrouw hadden maar vijftien minuten nodig om het 'schuldig' uit te spreken, echter met een aanbeveling voor gratie. Na de verklaring dat dit verzoek zou worden voorgelegd aan de daartoe bevoegde instanties, zette de rechter zijn zwarte kap op en veroordeelde Kemp tot de dood.

Dr. Hugh Grierson, die Kemp had onderzocht toen hij in Brixton zat, had al gerapporteerd dat hij een hard type was dat meestal geassocieerd wordt met een grote mate van ongevoeligheid. Hij had dan

ook geen enkele aanwijzing gevonden om te veronderstellen dat Kemp leed of geleden had aan een geestesziekte. Kemps verzoek om gratie werd door de Opperrechter op 23 mei afgewezen. De executie datum was vastgesteld op 6 juni - dat op dat ogenblik de dag zou zijn na de landingen in Normandië. Maar D-Day moest worden uitgesteld. Kemp werd daardoor D-Day's oneervolste slachtoffer!

De laatste honderden meters werden tijdens het proces op deze schets aangegeven. Kemp leidde Miriam langs een ander RAF-kamp - dit keer de ingang van het sperballon kamp - in de buurt van de plaats waar kapitein-vlieger Andrew Howartson hen zag terwijl hij met een auto zijn ronde deed. (G. Ramsey)





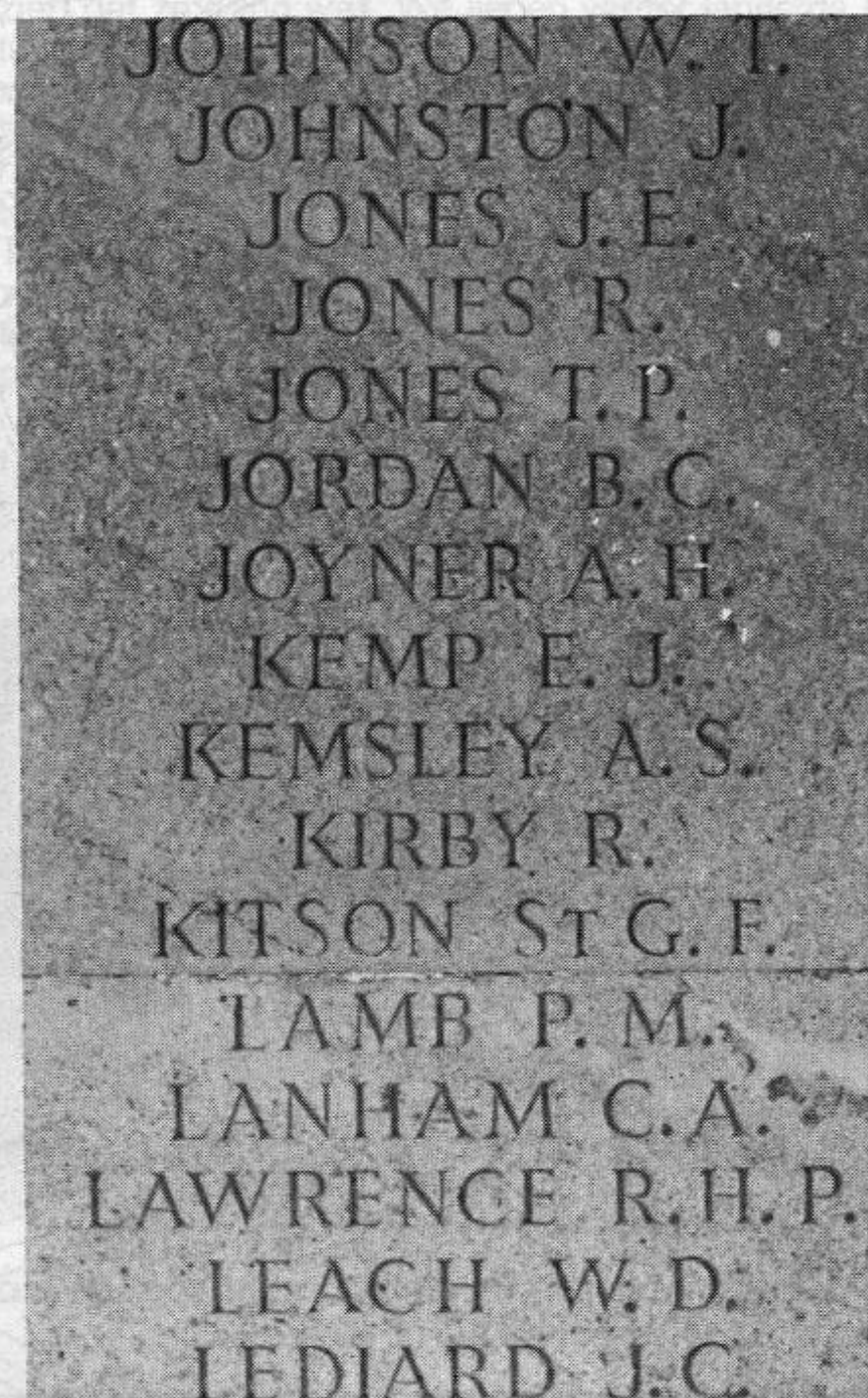


'In trotse en liefhebbende herinnering aan "Cis", onze dierbare dochter'. Een inscriptie in steen, maar hoe kan men op gepaste wijze Miriams dood in woorden vatten. Zij werd ter aarde besteld in een schaduwrijke hoek in

het Londense kerkhof in Manor Park. Het graf (nr 111455, perceel 261) is thans bedekt met een steen van de Commonwealth War Graves Commission.



'Dit gedenkteken draagt 3.500 namen... van hen die hun leven gaven... en die door de wisselvalligheden van de oorlog een bekend en eervol graf moesten missen.' Eer en oneer te Brookwood. Behoren de namen van degenen die het hoogste offer brachten te worden bezoeideld door de vermelding van moordenaars, zoals soldaat Arthur Peach op paneel 12, ter dood gebracht wegens het neerschieten van twee jonge meisjes in 1942, of soldaat August Sangret op paneel 15, schuldig aan de afschuwelijke 'Wigwam' moord in 1942... en kanonnier Kemp?





Er moet gewezen worden op het feit dat de misdrijven van verraad, moord, doodslag en verkrachting, gepleegd door militair personeel in het Verenigd Koninkrijk, altijd berecht moet worden door de civiele rechtbank. Klaarblijkelijk beschouwde het parlement deze daden als de ernstigste uit het hele scala van misdrijven en werd het passend gevonden te eisen dat de beklaagden in dergelijke gevallen terecht zouden staan voor Britse rechtbanken als het misdrijf was gepleegd binnen het rechtsgebied van één van deze rechtbanken. Deze jurisdictie strekt zich niet uit tot overzeese gebiedsdelen en daar worden ze dan ook behandeld door de kriegsraad. Daarom, ook al had Kemp een vrouwelijke militair vermoord, veranderde dit niets aan de criteria die golden voor de behandeling van de zaak door een civiele rechtbank. De misdaad was immers begaan in het Verenigd Koninkrijk.

Er bevinden zich twee begraafplaatsen binnen de muren van de gevangenis te Wandsworth. Kemp werd begraven dicht bij de gevangenis muur aan de zuid-oostelijke kant van de begraafplaats. Sinds de afschaffing van de doodstraf in Engeland in 1965, heeft het ministerie van binnenlandse zaken de nabestaanden van veroordeelde misdadigers toestemming gegeven deze te laten opgraven en ze ter aarde te laten bestellen op gewone begraafplaatsen. Er zijn er niet veel die hiervan gebruik hebben gemaakt en mij is verzekerd dat Kemp nog steeds binnen de muren van de gevangenis ligt.

Miriam, dat was de naam waaronder ze bekend was, werd begraven op 18 februari 1944 op de begraafplaats in Manor Park in Oost Londen. Na de oorlog plaatste de Imperial War Graves Commission (sinds 1960 de Commonwealth War Graves Commission) een witte steen op het graf. Twee jaar daarvoor werd het Brookwood Memorial ingewijd op het Brookwood Military Cemetery, dichtbij Woking in Surrey, om de doden te gedenken die waren gevallen als gevolg van omstandigheden die verhinderden dat hun namen op gepaste wijze vermeld werden op de gedenktekens voor de verschillende veldtochten. Opgedragen aan diegenen 'die door de wisselvalligheden van de oorlog een bekend en eervol graf moesten missen' staat op het monument dat 3.555 namen bevat, waartussen die van kanonnier Ernest James Kemp. Ik legde deze zaak voor aan het ministerie van defensie (de opvolger van het ministerie van oorlog) en vroeg hoe het mogelijk was dat de naam van een veroordeelde misdadiger kon voorkomen op een herdenkingsplaat tussen al de doden die eervol waren omgekomen (b.v. de in deze aflevering genoemde vier leden van de Royal Engineers die tijdens de operatie Freshman werden vermoord door de Duitse Gestapo). Een woordvoerder verklaarde dat men na de oorlog was uitgegaan van het gegeven dat iedere mannelijke of vrouwelijke militair die was gedood in de periode tussen 3 september 1939 en 31 december 1947, door welke oorzaak dan ook, automatisch zou worden opgegeven aan de Imperial War Graves Commission. Het ministerie van defensie verklaarde verder dat men dit had gedaan om, naast degenen die op het slagveld sneuvelden, ook de mannen en vrouwen die tijdens hun diensttijd overleden waren door natuurlijke oorzaken, of door auto- of andere ongelukken (of werden vermoord zoals Miriam) te gedenken, hetzij door vermelding van hun naam, hetzij door een herkenbaar graf. De woordvoerder verklaarde dat de enorme aantallen en het niet op de hoogte zijn met alle gegevens omtrent de doodsoorzaak, ertoe dwongen niet te vragen hoe, maar wanneer iemand was overleden.

De lezers zullen met mij verbaasd zijn dat er geen grens is getrokken om die militairen uit te sluiten die in Engeland tijdens de oorlog wegens halsmisdaden schuldig zijn bevonden door een civiele rechtbank. Het ministerie van defensie beweerde dat een precedent reeds dateerde van na de Eerste Wereldoorlog toen de 300 man die waren terechtgesteld wegens lafhartigheid, niettemin werden herdacht als oorlogsslachtoffers. De ouders van zeker een van die soldaten hadden er op gestaan dat op de grafsteen van de Imperial War Graves Commission de inscriptie zou komen: 'terechtgesteld bij zonsopgang'. Is het fair diegenen die wegens een militair delict werden veroordeeld door een kriegsraad te velde op het slagveld, te

vergelijken met diegenen uit een andere oorlog die een eerlijke berechting kregen voor een civiele rechtbank en door een jury schuldig werden bevonden aan moord?

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden 36 militairen geëxecuteerd na een veroordeling door de



Nogmaals Miriam in gelukkiger dagen

kriegsraad. Militairen die door de kriegsraad waren veroordeeld tot dwangarbeid of gevangenisstraf konden bovendien oneervol worden ontslagen uit de dienst. (Dit is nu een normale procedure die volgt na een veroordeling tot gevangenisstraf, opgelegd door de kriegsraad en voorts van toepassing op moord begaan buiten de jurisdictie van de Britse civiele rechtbanken). Moord had ongetwijfeld een oneervol ontslag gerechtvaardigd en, indien de procedure om te komen tot verwijdering uit de dienst, was gevolgd, dan zouden de namen van de veroordeelde misdadigers zijn verwijderd uit de militaire stamboeken zodat vermeden zou worden dat ook zij herdacht werden. Mijn onder-

zoek wijst uit dat het ministerie van luchtvaart tijdens de oorlog zo'n beleid voerde, zoals men zien kan in het geval van soldaat 1e klas Arthur Heys, die in 1944 werd veroordeeld wegens moord, eveneens op een WAAF, Winifred Evans, en oneervol werd ontslagen op 12 maart 1945 - de dag voor de terechtstelling - zodoende de mogelijkheid uitschakelend dat zijn naam op een gedenksteen zou komen. Waarom heeft het ministerie van oorlog niet eenzelfde beleid gevoerd aangaande het legerpersoneel?

De vermelding van de namen in het Brookwood Memorial van die misdadigers die tijdens de Tweede Wereldoorlog werden terechtgesteld voor hun afschuwelijke misdrijven, staat lijnrecht tegenover het beleid dat de Amerikaanse autoriteiten voerden, die zelfs zover gingen een 'oneervol' kerkhof in Frankrijk aan te leggen om er zeker van te zijn dat geen blaam zou rusten op hen die een eervolle dood op het slagveld hadden gevonden. (zie Toen en Nu nr. 32) Er moet nadrukkelijk op worden gewezen dat de Commonwealth War Graves Commission geen aandeel heeft in de beslissing wiens naam wel of niet zou worden opgenomen. Zij voert uitsluitend het beleid uit dat is vastgesteld door de militaire autoriteiten.

Veel van Kemps verklaringen blijken na een gedegen onderzoek niet te kloppen. Hij wist in feite zijn eigen leeftijd niet. Hij verklaarde dat hij 24 was, terwijl hij werd geboren op 4 oktober 1923. Hij vertelde Margaret McGregor dat zijn vader politieagent was, terwijl hij tegenover de politie zei dat zijn vader was overleden toen hij vier jaar was. In zijn eerste verklaring beweerde hij dat hij de weg naar Kidbrooke niet kende, maar hij had aan Mrs. McGregor verteld dat hij die weg al dikwijls had afgelegd. Op het punt waar Kemp de McGregors verliet in Kidbrooke Park Road, was Miriam slechts ongeveer vierhonderd meter van het kamp verwijderd, dat door een bocht in de weg aan het oog werd onttrokken. Vanaf dat punt moet Kemp precies hebben geweten wat hij deed, want hij moet bewust hebben vermeden het kamp te passeren, waardoor hij het meisje meer dan 2 km in oostelijke richting voerde en vervolgens de weg langs de spoorbaan nam naar Foxhole Path. Kemp beweerde dat hij een man van de Home Guard was tegengekomen die hem de weg wees naar het RAF kamp en tegen hem zei: '...en dan ben je er bijna.' Dit moet hij helemaal uit zijn duim hebben gezogen. In zijn tweede verklaring sprak Kemp zich hier zelf tegen want toen beweerde hij dat de man alleen maar 'Halt' had geroepen.

Zijn bombastische vermommen met de decoraties, rangdistinctieven en insignes waarop hij geen recht had, was de oorzaak van een beklemmend voorval dat Miriams vriendin Betty Lowder overkwam, lang nadat Kemp was terechtgesteld. Na het beëindigen van de vijandelijkheden was de vraag naar radarspecialisten drastisch afgenomen en in augustus 1945 werd Betty overgeplaatst naar een administratieve sector van de RAF in Innsworth, Gloucestershire. Daar werkten de meisjes in, zo herinnerde zij zich, een groot hangarachtig gebouw. Op een dag, kort na de overgave van Japan, hoorde ze toevallig een opmerking van een van de meisjes over een vriendin die verloofd was geweest met een man die was opgehangen wegens moord op een meisje. Toen zij naar de naam vroeg bleek die hetzelfde te zijn... maar in dit verhaal was Kemp een kapitein!

Toen ik voor het eerst contact opnam met Miriams broer Alan om hem te vertellen dat ik het verhaal over zijn zuster wilde opnemen in Toen en Nu, vertelde hij me eerlijk dat hij liever niet had dat de gebeurtenissen van veertig jaar geleden die zoveel verdriet hadden veroorzaakt in zijn familie, gepubliceerd werden. Ik begreep zijn gevoelens wel, maar ik wees hem erop dat ik vond dat een veroordeelde misdadiger die samen met andere mannen werd geëerd die hun leven gaven voor een eervolle zaak onrechtvaardig was en dat ik wilde proberen dat recht te trekken. Miriams vriendin Betty Lowder en haar verloofde Bill Quill zijn al jaren gelukkig getrouwd en zij houden de herinnering aan Miriam in ere en bezoeken op 20 mei - haar verjaardag - trouw haar graf. Zij waren ontzet toen ik hen vertelde dat Kemps naam in ere werd gehouden op het Brookwood Memorial. 'Wat zou Miriam hiervan hebben gedacht,' zei Bill, toen ik op het punt stond te vertrekken na een gesprek op een zomeravond in de tuin.





IHR SEID MIT

FACK NCTER

DER NATION

IHR FRAGT DAS

LICHT DISCIPLES

VORAN NITTE

